

Die Wege der Ungleichheit

Eine Studie über die Beziehung zwischen sozial-räumlicher Segregation und
Verkehrsinfrastruktur. Der Fall Santiago de Chile

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades

Doktor-Ingenieur (Dr.-Ing.)

an der Fakultät Architektur

der

Bauhaus-Universität Weimar

vorgelegt von

Dipl.-Ing. Architekt Gonzalo Oroz

geb. 24.05.1967

in Santiago de Chile

Gutachter:

Prof. Dr. rer. pol. habil. Frank Eckardt

Prof. Dr. phil. Habil. Max Welch Guerra

Prof. Dr. Ing. Uwe Altrock (Uni Kassel)

Tag der Disputation: 8.6.2015

Kurzzusammenfassung

Die Arbeit beschäftigt sich mit den Auswirkungen des Baus von neuen Stadtautobahnen in Santiago de Chile. Ziel der Studie ist, die Veränderungen im Segregationsmuster der Hauptstadt Chiles, die durch den Bau dieser Autobahnen entstanden sind, zu beschreiben.

Die Arbeit betrachtet die Entstehung von Segregationsmustern als kulturell-historisches Phänomen urbaner Bedeutung, weswegen die Entwicklung der Stadt Santiago und deren Segregationsmuster nicht nur aus der Perspektive der Stadtsoziologie und der Stadtgeographie, sondern auch aus einer historischen Perspektive analysiert wird. Dabei liegt der Schwerpunkt der Arbeit auf der Wechselbeziehung zwischen Verkehrsinfrastruktur und sozial-räumlicher Verteilung der verschiedenen sozialen Gruppen.

Die Entstehung der neuen Stadtautobahnen in Santiago de Chile lässt sich nur durch eine mehrdimensionale Betrachtung erklären. Diese Bauten und die besondere Art in der sie gebaut und betrieben werden, konnten nur durch die Einführung von Konzessionsmechanismen innerhalb einer neoliberalen Marktwirtschaft entstehen. In diesem sozial-ökonomischen Rahmen, bei dem die Bürger lediglich als potenzielle Kunden betrachtet werden, sind die Infrastrukturbauten – darunter auch die Stadtautobahnen – maßgeschneiderte Produkte für eine Minderheit. Dieses Konzept hat gravierende Folgen für das Sozialgefüge der Stadt Santiago.

Die Folgen der Einführung der Stadtautobahnen auf das Segregationsmuster und das Sozialgefüge der Hauptstadt Chiles werden anhand zweier Fallstudien veranschaulicht. Mittels einer mehrschichtigen qualitativen Methodik werden die Auswirkungen des Baus von Stadtautobahnen im Armenviertel »Santo Tomás« des südlichen Stadtbezirk »La Pintana« und im elitären »Condominio La Reserva« im nördlichen Ausdehnungsgebiet »Chacabuco« analysiert.

Anschließend wird ein neues Beschreibungsmodell für die lateinamerikanische Stadt vorgeschlagen; das »symbiotische Stadtmodell« stützt sich zum größten Teil auf den Ausbau des Autobahnnetzes.

Ehrenwörtliche Erklärung

Ich erkläre hiermit ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Arbeit ohne unzulässige Hilfe Dritter und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus anderen Quellen direkt oder indirekt übernommenen Daten und Konzepte sind unter Angabe der Quelle unmissverständlich gekennzeichnet. Bei der Auswahl und Auswertung folgenden Materials haben mir die nachstehend aufgeführten Personen in der jeweils beschriebenen Weise unentgeltlich geholfen:

1. María Paz Carrasco bei der Moderation von Workshops.

Weitere Personen waren an der inhaltlich-materiellen Erstellung der vorliegenden Arbeit nicht beteiligt.

Insbesondere habe ich hierfür nicht die entgeltliche Hilfe von Vermittlungs- bzw. Beratungsdiensten (Promotionsberater oder anderen Personen) in Anspruch genommen. Niemand hat von mir unmittelbar oder mittelbar geldwerte Leistungen für Arbeiten erhalten, die im Zusammenhang mit dem Inhalt der vorgelegten Dissertation stehen.

Die Arbeit wurde bisher weder im In- noch im Ausland in gleicher oder ähnlicher Form einer anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

Ich versichere ehrenwörtlich, dass ich nach bestem Wissen die reine Wahrheit gesagt und nichts verschwiegen habe.

Gonzalo Oroz

Weimar, den 12.12.2013

Inhaltsverzeichnis

Kurzzusammenfassung	i
Ehrenwörtliche Erklärung	ii
Inhaltsverzeichnis	iii
Glossar und Abkürzungen	viii
Hinweise zu den Übersetzungen	x

Kapitel 1

Einführendes Kapitel

Selektive Mobilität

Die neuen Stadtautobahnen in Santiago de Chile	1
Über die Motivation	1
Zur Relevanz der Arbeit	2
Die Reichweite der Arbeit	4
Lateinamerika als Forschungsgegenstand	5
Allgemeines zum Studium der Segregation	6
Das Studium der lateinamerikanischen Stadt und der Segregationsphänomene In Lateinamerika und in Chile (Stand der Wissenschaft)	9
Methodik	15
Die historische Dimension	16
Qualitative Datenerhebung vor Ort	18
Schematische Struktur des Forschungsvorhabens	19
Kapitelinhalt	20

Kapitel 2

Dialog zwischen Infrastruktur und Gesellschaft

Beschleunigung des sozialen Wandels durch den Infrastrukturwandel	24
Kurze Geschichte des Begriffs Infrastruktur	24
Ein ständig steigendes Bedürfnis	26
Das Schrumpfen der Welt und die Beschleunigung des sozialen Wandels	30
Infrastruktur und sozialer Wandel in Chile – die neuen Stadtautobahnen –	34

Kapitel 3

Infrastruktur und Gesellschaftsbildung

Die Bedeutung der Infrastruktur in der Gesellschaftsbildung während der Eroberungsphase und erster Kolonialzeit Chiles	37
Die Wege der Inkas	37
Die ersten spanischen Infrastrukturbauten	41

Festungen	42
Ethnische Zusammensetzung und soziale Gliederung	45
Die Wege des Menschenschmuggels	47
Die Straßen zu den »Pueblos de Indios« und die Symbiose mit der »Hacienda«	50
Die »Hacienda Colonial« und deren Wichtigkeit bei der Bildung einer geteilten Gesellschaft	53
Das »Inquilinaje« und die Entstehung einer Unterschicht	54
Die Wege und Räume der Ungleichheit; Zusammenfassende Beschreibung der ersten Kolonialzeit	58

Kapitel 4

Räumliche soziale Trennung im kolonial- und frührepublikanischen Santiago de Chile 1541-1850; die Entstehung eines Segregationsmodells	60
Gründung der Stadt und erste sozial-räumliche Verteilung	60
Neue Gesellschaftsgruppen	63
Sozial-räumliche Verteilung der sozialen Gruppen; mehrmaßstäbliche Segregation im urbanen und kleinregionalen Raum	69
Revidierung der vorhandenen Modelle und deren Ergänzung	84
Vorschlag zu einem neuen Modell der Kolonialstadt	87

Kapitel 5

Von der Schiene zum Asphalt

Die Entstehung der modernen Stadt und die Annahme eines typischen lateinamerikanischen Segregationsmusters 1850-1950	89
Die Männer in den Bergbau, die Frauen in die Stadt	90
Die Schiene	92
Die Schiene in der Stadt	93
Die erstmalig bewusste Benutzung von Verkehrsinfrastruktur als teilende Barriere	98
Die Segregation als frühes Subprodukt der Bodenspekulation	100
Die Stadt der Jahrhundertfeier; Infrastruktur und Stadterneuerung	103
Die Förderung der Industrie und die Entstehung einer Proletarierperipherie zwischen 1930 und 1950	109
Von der »inklusive« Stadt der Schiene zur getrennten Stadt des Asphalts	115

Kapitel 6

Die Verkehrsplanung von Santiago im 20. Jahrhundert	117
Von der Highway Lobby zur allgemeinen planerischen Akzeptanz der Schnellstraße	117

PRMS 1960; erste seriöse Planung vom Großraum Santiago und die Wichtigkeit der Schnellstraßen in diesem Konzept	124
Langfristige Wirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur	131
Die planerische Entwicklung und ihre Ursprünge	132

Kapitel 7

Vom Sozialismus zum orthodoxen Neoliberalismus 136

Die Liberalisierung der Stadtplanung; ein kurzes neoliberales Experiment	138
Der soziale Wohnungsbau und die Umsiedlungspolitik unter der Militärdiktatur; Die Entstehung von neuen Ghettos	139
Die teilweise Verlagerung der Oberschicht in die »Parcelas de agrado« Die erste Phase 1979-1981	144
Die Wiedererlangung der Demokratie: Wiederkehr zum Zügeln der freien Marktwirtschaft auf planerischer Ebene?	146
Von der Privatisierung von staatlichen Einrichtungen zur Privatisierung der Infrastruktur	153
Das Konzessionen-System von öffentlichen Bauten	156
Die schleichende Privatisierung und Kontrollierung des Raumes und der private Bau von Straßen	158

Kapitel 8

Die Konzessionierten Stadtautobahnen 161

Designstandard des Autobahnnetzes	164
Bürgerbeteiligung und Design	169
Ökonomische und kontrollbezogene Aspekte der Betreibung der Autobahnen	169
Stadtautobahnen in Chile, ein schwer nachahmbares Modell	177

Kapitel 9 181

Zwei Fallstudien, Zwei Realitäten	181
Auswahlverfahren der Stadtteile	181
Viertel »Santo Tomás« in La Pintana	184
Condominio »La Reserva«	191
Wichtige Daten und Fakten beider Fallstudien	195

Kapitel 10

Entwicklung einer passenden Methodik 196

Drei Phasen eines Forschungsunterfangens	196
Die Triangulation als leitende strukturierende Methode	198
Das Design der Feldforschung	199

A. Fokusgruppe als Annäherungsverfahren	199
B. Mapping mit Stummen Karten	202
C. Foto Self-Elicitation	207
D. Experteninterviews	213
Einschränkungen bei der Einsetzbarkeit der ausgewählten Methoden	215
Allgemeine Struktur des Forschungsunterfangens	219

Kapitel 11

Neuer Bau, neues Leben?

Die Auswirkungen vom Bau der Autobahnen aus der Sicht der Bewohner 220

Vorbereitungsphase im Viertel »Santo Tomás«; das Erlangen eines Grundwissens	
Über einen komplexen Konflikt	220
Fokusgruppe als kollektive Narration	222
Mapping-Verfahren	226
Die vertrauten Wege der Bewohner	226
Die Orte im Viertel	226
Die Wege innerhalb der Kommune	231
Die Orte innerhalb der Kommune	232
Die Beschreibung der Stadt aus der Sicht der Bewohner von »Santo Tomas«	233
Foto Self-Elicitation	237
Die Umweltprobleme	237
Schäden der vorhandenen Infrastruktur	241
Sicherheit im Straßenverkehr	244
Öffentliche Sicherheit	246
Misslungene Priorisierung von Materialinvestitionen	247
Lebensqualität in den Wohnblöcken	249
Das Leben im »Condominio La Reserva« und die Wichtigkeit der Stadtautobahnen bei seiner Existenzfähigkeit	250
Finanzielle und ökonomische Gründe	250
Lebensstil und gesellschaftliche Leben	251
Die Autobahn als Katalysator	253
Dienstleistungsangebote für ein »rurbanes« Gebiet	254

Kapitel 12

Die Dimensionen einer selektiven Mobilität 258

Die 12 Kapitel im Überblick	258
Ein neues Segregationsmuster? Wie die Stadtautobahnen die Form der Segregation in Santiago beeinflussen	267
Die räumliche Auswirkung der neuen Autobahnen	269

Die psychosoziale Dimension der Segregation und der Bau der neuen Autobahnen.....	272
Die Mobilität als zentraler Faktor.....	278
Die ökonomische und ideologische Dimension der neuen Stadtautobahnen.....	282
Der Bau der Stadtautobahnen und die symbiotische Vorstadt; die Entstehung eines neuen Stadtmodells.....	287
Eigenständigkeit als zentraler Punkt eines räumlichen Umbruchs.....	289
Das neue Stadtmodell und das Fortbestehen der Auswirkungen der Homogenisierungspolitik der Militärdiktatur.....	291
Grenzen und Ausblick.....	292
Kritik an den bisherigen Studien.....	292
Grenzen der vorliegenden Arbeit und Forschungsbedarf.....	293
Empfehlungen auf der planerischen Ebene.....	294
Bibliographie	296
Anhänge	322
Lebenslauf	338

GLOSSAR UND ABKÜRZUNGEN

AFP	Asociación de Fondos de Pensiones (Private Altersversicherungskasse).
AMS	Área Metropolitana de Santiago (Metropolitanisches Gebiet der Stadt Santiago -37 Gemeinden-).
BID	Banco Interamericano de Desarrollo (Interamerikanische Entwicklungsbank).
CEP	Centro de Estudios Públicos (Zentrum für öffentliche Studien) Rechter Think-Tank.
COPSA	Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Verein der Betreiber von konzessionierten Infrastrukturbauten e.V.)
GORE	Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (Regionalregierung des Großraums Santiago).
IDA	Inter-American Development Bank (siehe BID).
IDIEM	Instituto de Investigaciones y Ensayos de Materiales (Institut für Materialprüfung der Universidad de Chile).
INE	Instituto Nacional de estadísticas (Statistisches Nationalinstitut).
IPC	Indice de Precios al Consumidor (Monatlicher bzw. Jahresinflationindex-Verbraucherpreisindex).

MERCOSUR	Mercado Común del Sur (Gemeinsamer Markt des Südens)
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación (Planungsministerium).
MINVU	Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (Ministerium für sozialen Wohnungsbau und Stadtplanung).
MIV	Motorisierter Individualverkehr.
MOP	Ministerio de Obras Públicas (Ministerium für öffentliche Bauten).
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr.
PRMS	Plano Regulador Metropolitano de Santiago. Planerisches Instrument (Flächennutzungsplan + Verkehrsplanung der Stadt Santiago).
SECTRA	Secretaría de Planificación de Transporte (Planungsabteilung für Transportangelegenheiten des Planungsministeriums MIDEPLAN).
TRANSANTIAGO	Integriertes ÖPNV-System, das aus Bus- und U-Bahnlinien besteht. Nach dem Vorbild von TransMilenio in Bogotá.
UCCT	Unidad Central de Control de Tránsito (Zentrale Straßenverkehrskontrollbehörde der Stadt Santiago).
UTM	Unidad Tributaria Mensual (Rechnungswährung für die Berechnung von Steuern, Strafen und Zöllen).
ZODUC	Zonas de desarrollo urbano condicionado. Bedingte urbane Entwicklungszonen -Planungsinstrument-.

HINWEISE ZU DEN ÜBERSETZUNGEN

Hinweis zu den ins Deutsche übersetzten Texten:

Die kursiv angeführten Texte und Zitate wurden vom Autor ins Deutsche übersetzt. Alle anderen Zitate werden in der Originalfassung wiedergegeben.

Die kursiv angeführten Texte und Zitate wurden vom Autor ins Deutsche übersetzt. Alle anderen Zitate werden in der Originalfassung wiedergegeben.

Kapitel 1. Selektive Mobilität

Die neuen Stadtautobahnen in Santiago de Chile. Eine Studie über die Beziehung zwischen sozial- räumlicher Segregation und Verkehrsinfrastruktur in Santiago de Chile

Über die Motivation

Man kann den Wunsch, eine Dissertation über die Verhältnisse in den Quartieren Santiagos zu schreiben, nicht auf einen einzigen Grund reduzieren. Aber vielleicht ist und war einer der wichtigsten Gründe die Suche nach einem tiefen Einblick in Verhältnisse, die zwar jedem Bewohner Chiles Hauptstadt einigermaßen bekannt sind, aber deren Komplexität nur einigen klar ist.

Bereits während einer mehrjährigen Tätigkeit als Mitarbeiter der chilenischen Niederlassung der Kindernothilfe e.V. wurde dem Autor klar, welche wichtige Rolle die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur für die sozial-räumlichen Verhältnisse in Santiago de Chile spielt. Als der Autor arbeitsbedingt öfter in die »Poblaciones« (Elendsviertel) zum südlichen Teil der Hauptstadt fuhr, konnte er denselben Weg zurücklegen, der täglich von tausenden Arbeitern und hauptsächlich Arbeitssuchenden zurückgelegt wurde. Die langen Strecken, die überfüllten Busse im stockenden Verkehr, die Luftverschmutzung und die ständig bestehende Gefahr, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, machten jede Fahrt zu einer Qual. Wie omnipräsent die Straße, die Busse, der Verkehr und alles im Leben vieler Bürger der Hauptstadt war, ist dem Autor sehr klar geworden. Das vierstündige Sitzen, wenn überhaupt ein Sitzplatz zur Verfügung steht in einem von Menschen überfüllten Bus, ist für die meisten Arbeitnehmer der südlichen Stadtviertel nicht mehr wegzudenken. Die Gestaltung des Straßennetzes - wie die Straßen das Stadtbild prägen und verändern - aber auch wie durch den Bau von Infrastruktur die Beziehung zwischen der Stadt und deren Bewohnern verändert werden kann ist für den Autor nach wie vor von großem Interesse¹.

¹ Für viele Arbeitnehmer, die von ihrem Arbeitsplatz sehr weit entfernt wohnen, kann die Anfahrt durchaus 3 Stunden dauern. Zu der insgesamt 6 Stunden reinen Fahrzeit muss noch die Wartezeit hinzugerechnet werden.

Was auf den Straßen passiert, aber auch, was sich durch den Ausbau von neuen Straßen in den Stadtvierteln ereignet, ist von großem Interesse. Wie können der Bau einer Straße und insbesondere der Bau einer Autobahn mitten in der Stadt das Leben der Menschen ändern? Das war der Ausgangspunkt für die Forschung; ein Vorhaben, das den Autor mittlerweile zu anderen Themen und Fragen geführt hat.

Diese Arbeit behandelt die Phänomene der Segregation, der Exklusion und der sozialen Unterschiede derart, wie auch andere Forschungsvorhaben es getan haben. Allerdings aus einer anderen Perspektive betrachtet und zwar wie Infrastruktur - besonders die Verkehrsinfrastruktur - und Segregation verflochten sind. Aber warum die Wahl des Themas »Segregation«? Die Debatte ist noch weitgehend offen, ob Segregation im Allgemeinen schlecht, gut oder neutral für die Stadt und deren Bewohner ist. Als Arbeitshypothese geht diese Arbeit davon aus, dass zumindest die großmaßstäbige² Segregation, die das Segregationsmuster die Hauptstadt prägt, sich eher negativ auf das Leben der Bewohner auswirkt und auch einen Katalysatoreffekt hinsichtlich anderer Probleme der Stadt und der Gesellschaft ausübt.

Zur Zielgruppe der Arbeit

Diese Arbeit richtet sich hauptsächlich an diejenigen, die sich mit der heutigen Entwicklung der lateinamerikanischen Stadt auseinandersetzen. Planer, Architekten, Ingenieure, Geographen, Historiker u. a. Diese Arbeit richtet sich ebenfalls an denjenigen Leser, der mehr über die lateinamerikanische Stadt im Allgemeinen und über Santiago de Chile im engeren Sinne erfahren will. Aus diesem Grund erscheinen öfter Randerklärungen, um gewisse Sachverhalte, die vielleicht dem Experten als selbstverständlich erscheinen, näher zu erklären.

Zur Relevanz der Arbeit: Santiago de Chile - ein eigenartiges Forschungsobjekt

Santiago de Chile ist heutzutage ein durchaus reges Forschungsobjekt für diejenigen Wissenschaften und Disziplinen, die auf die Entwicklung der postfordistischen Stadt

² Wenn von großmaßstäbiger Segregation die Rede ist, beruft man sich auf den von Sabatini (2006) geprägten Begriff von »segregación de gran escala«. Dieser Begriff wird im dem heutigen Stand der Wissenschaft gewidmeten Teil dieses Kapitels wieder aufgegriffen.

fokussieren. Santiago de Chile hat in den letzten drei Jahrzehnten eine rasante Entwicklung in vielen Bereichen erlebt. Diese Transformation geht weit über die durch das bloße demographische Wachstum, das für eine lateinamerikanische Großstadt eher als klein³ bezeichnet werden kann, erzeugte Änderung der Stadt hinaus.

Es gibt verschiedene Faktoren, die das Wachstumsmuster der Hauptstadt beeinflussen und Santiago zu einem einzigartigen Fall gemacht haben:

- Die planerische Gesetzgebung (vor allem der Metropolenplan PRMS von 1994/1995), die der freien marktwirtschaftlichen Logik entspricht.
- Die Umsiedlungspolitik während der Militärdiktatur, die die soziale Struktur der Stadt über Jahrzehnte hinweg verzerrt hat.
- Die soziale Wohnungsbaupolitik, die in den letzten drei Jahrzehnten fast nur auf Flächendeckung setzte, die aber als die erfolgreichste Sozialwohnungspolitik ganz Lateinamerikas bezeichnet wird.
- Das rasante Wachstum der informellen Stadt jenseits der offiziellen Stadtgrenze durch das Agieren von großen Immobilienkonzernen.
- Das rasche Wachstum des Motorisierungsgrads des Landes und der Hauptstadt von rund 1,1 Mio. im Jahr 1990 bis auf 2,7 Mio. im Jahr 2007 (247 % Wachstum innerhalb von 17 Jahren⁴).
- Ernste Umweltprobleme in der Hauptstadtregion, was zu der striktesten Umweltgesetzgebung in ganz Lateinamerika geführt hat.
- Eine kontinuierliche Entwicklung im Governance-Verfahren in der Hauptstadtregion, die in wachsendem Maße private Akteure als Entscheidungsträger mit einbezogen hat.
- Eine grundsätzliche Vertiefung und Erweiterung der Segregationsphänomene, die die soziale Kohäsion drastisch beeinträchtigt haben.

³ Laut dem aktuellsten statistischen Bericht von Eclac (2010) liegt die Wachstumsquote zwischen den Jahren 1990 und 2000 in Santiago bei 1,3. Es handelt sich um eine der niedrigsten Wachstumsraten in der ganzen Region.

⁴ Vgl. Eclac/Cepal: Lista de Metas e indicadores consolidada del OMD 7 para los países de América Latina y el Caribe. http://www.eclac.cl/mdg/obj_7indi_es.html (letzter Zugriff am 20.04.2010)

Alle oben genannten Punkte machen aus Santiago de Chile einen durchaus anregenden Forschungsgegenstand. Die Relevanz der vorliegenden Arbeit basiert jedoch auf der Vorgehensweise, wie man mit diesem Forschungsobjekt umgegangen ist und aus welchem Blickwinkel es betrachtet wird. Die Beziehung zwischen dem Segregationsmuster einer Stadt und der Planung und Ausführung von Infrastrukturbauten ist ein Thema, das im lateinamerikanischen Raum nur beiläufig behandelt worden ist. Der rasante Wandel der Straßeninfrastruktur und in besondere des Autobahnnetzes hat einen spektakulären Strukturwandel der Stadt bewirkt und dadurch auch das sozialräumliche Segregationsmuster sehr geändert.

Die Reichweite der Arbeit

Die Arbeit versteht sich als Versuch, die Entwicklung von Santiago de Chile im letzten Jahrzehnt näher zu beschreiben und vor allem diese Entwicklung aus der Perspektive der sozialen Ungleichheiten, die die Entwicklung seit jeher geprägt haben, zu analysieren. Die Arbeit soll aufzeigen, wie sich die sozialen Ungleichheiten in der Raumstruktur der Hauptstadt widerspiegeln. Dafür konzentriert sich die Arbeit auf die Wirkung des Baus neuer Stadtautobahnen auf das Segregationsmuster von Santiago de Chile anhand zweier Fallbeispiele in den Kommunen »La Pintana« und in der Provinz »Chacabuco« (Projekt »La Reserva«). Obwohl diese beiden Fälle den Kern der qualitativen Forschung der Arbeit darstellen, beinhaltet die Arbeit ebenfalls eine historiographische Recherche über die historische Entwicklung der wechselseitigen Beziehung zwischen Infrastruktur und Segregation. Mehr über die Vorgehensweise und die angewendete Methodik wird sowohl im der Methodik gewidmeten Punkt dieses Kapitel⁵ als auch im der Methodik gewidmeten Kapitel im zweiten Teil der Arbeit erörtert.

Obwohl diese Arbeit einen besonderen Wert auf die historischen Hintergründe der Segregation und auf die Entwicklung der Infrastrukturbauten im Laufe der Jahrhunderte legt, handelt es sich nicht um eine historische bzw. historiographische Arbeit. Es ist kein Anliegen des Autors, eine Geschichte der Segregation oder eine Geschichte der Infrastruktur in Chile zu schreiben. Allerdings werden, hinsichtlich der historischen Beschreibung der erforschten historischen Hintergründe, wichtige Beiträge geleistet - vor allem was die Anwendung von bis heute unterbewerteten Informationsquellen angeht.

⁵ Im Punkt Methodik werden die angewandten Forschungsmethoden nur in sehr allgemeiner Weise beschrieben. Das 10. Kapitel der vorliegenden Arbeit ist vollends der Methodik gewidmet.

In erster Linie geht es darum, die Forschungsfrage zu beantworten:

Inwieweit hat der Bau von neuen Stadtautobahnen das sozioökonomische Segregationsmuster von Santiago de Chile beeinflusst und eventuell geändert.

Um diese Aufgabe zu lösen ist eine Überprüfung des Standes der Wissenschaft bezüglich der Segregationsstudien in Lateinamerika und weltweit erforderlich.

Lateinamerika als Forschungsgegenstand

Die ersten für die Wissenschaft wertvollen Beschreibungen über die südamerikanischen Städte sind von zahlreichen europäischen Reisenden ab Anfang des 18. Jahrhunderts überliefert worden. Der erste, der mit wissenschaftlicher Präzision einige Städte in Südamerika beschrieben hat, war der französische Ingenieur, Mathematiker und Spion Amadée François Frézier. Frézier bereiste die Küste von Brasilien, Chile und Peru. In seinem 1716 erschienen⁶ Werk erfüllt er nicht nur seinen Hauptauftrag, die Festungen der spanischen Kolonien auszuspionieren und gründlich zu beschreiben, er findet auch Zeit, über andere Themen zu reflektieren. Darunter das Leben in verschiedenen der besuchten Städte. Nach Frézier haben sich andere Reisende aus Europa mit Südamerika befasst, jedoch gab es nur wenige, die wie Frézier eine genaue Beschreibung vermitteln. Erst mit dem Wirken von Naturalisten wie Alexander von Humboldt, Maximilian zu Wied-Neuwied und Charles Darwin Anfang des 19. Jahrhunderts kann die Behauptung einer Wiederaufnahme der wissenschaftlichen Beschreibung des südamerikanischen Raumes aufgestellt werden. Jedoch hatten die Bemühungen jener Naturalisten nicht den Zweck, den Stadtraum zu erforschen. Vielmehr handelte es sich um eine rein physische Beschreibung, bei der einer ausführlicheren Auseinandersetzung mit den städtischen Verhältnissen keine Bedeutung zukam.

Zwischen jenen, wissenschaftlichen Bemühungen auf dem Feld der Landkunde und der traditionellen Stadtforschung gab es einige nennenswerte Beispiele seitens der Geographie wie die Werke von Pöppig (1830/1960) und Ochsenius (1884), um nur zwei Beispiele zu erwähnen, die sich mit der Beschreibung des chilenischen Territoriums befasst haben. Merkwürdigerweise gab es, zumindest heute bekannt, während dieser Periode keine wichtigen Beiträge außerhalb des deutschsprachigen Raums. Werke, die im angelsächsischen Sprachraum entstanden, wie das von Curtis (1880) sind enttäuschend und entsprechen nicht den Standards an Sachlichkeit der

⁶ Hierzu siehe auch die spanische Übersetzung (Frézier 1982).

in Deutschland entstandenen Studien.

Anfang des 20. Jahrhunderts wird nach und nach über die südamerikanische Stadt geschrieben, wieder seitens der Geographie, wie bei den Werken von Drascher (1927) und Samhaber⁷ (1939), die hauptsächlich Monographien über lateinamerikanischen Städte schrieben.

Allgemeines zum Studium der Segregation

Obwohl eine gründlichere Auseinandersetzung mit dem theoretischen Rahmen der vorliegenden Arbeit in den Kapiteln 11 und 12, die sich mit den Ergebnissen der Feldforschung befassen, wiederaufgegriffen wird, ist es dem Autor wichtig, einen Einblick in die Vielfalt der Segregationsstudien weltweit zu geben. Es handelt sich nicht um eine endgültige und komplette Beschreibung der Segregationsstudien. Die hier angeführten Ansätze und Werke sollen vielmehr dazu beitragen, die Orientierung und Anordnung der vorliegenden Arbeit im weiten Spektrum der Segregationsarbeiten zu ermöglichen.

Nach den ersten Beschreibungen des Phänomens Segregation, die in der Chicagoer Schule für Soziologie mit Robert Ezra Park und Ernest Burgess (1928) an der Spitze unternommen wurden, konzentrierten sich die Bemühungen auf die Aufstellung eines angebrachten Instrumentariums zur Messung der Segregation.

Die Debatte konzentrierte sich hauptsächlich, vor allem nach der 1955 erfolgten Veröffentlichung von Otis und Beverly Duncans Werk (1955: 210-217), auf die Erstellung von angepassten statistischen Werkzeugen zur Messung und Beschreibung der Segregationsphänomene. Das beliebteste Instrument war in den 60ern und 70ern Jahren der »dissimilarity index« (Dissimilaritätsindex), der zur Beschreibung der räumlichen Verteilung zweier Gesellschaftsgruppen dient - besonders mit klarer Abgrenzung voneinander, wie es bei zwei ethnischen Gruppen der Fall ist -. Nach einer heftigen Kritik hinsichtlich der Reichweite dieses Instruments gab es einen relativen Konsens in der Fachwelt hinsichtlich der besten statistischen Werkzeuge zur effektiven Beschreibung des Phänomens. Das 1988 veröffentlichte Werk von Douglas Massey und Nancy Denton »The Dimensions of Residential Segregation« bedeutete einen Durchbruch in den Bemühungen, Segregation quantitativ beschreiben zu

⁷ Der gebürtige Chilene Samhaber war eigentlich Journalist –er fungierte nach dem Zweiten Weltkrieg als erster Chefredakteur der Wochenzeitung »Die Zeit« – Jedoch kann sein Werk als geographische Studie eingestuft werden.

wollen. Massey und Denton kamen zu dem Schluss, dass sich die bis dahin angewendeten 19 Segregations-Indizes auf nur fünf reduzieren ließen: »evenness«, »exposure«, »clustering«, »concentration« und »centralization«. Was alle diese Indizes verfolgen ist der Vergleich der räumlichen Verteilung unter sozialen/ethnischen Gruppen: »Indices of segregation tend to compare degrees of unevenness amongst groups in discrete spatial units, which measure the distribution of social groups.« (Schnell 2002: 1) Diese Indices werden nach wie vor in der Segregationsforschung in den Vereinigten Staaten mit großer Akzeptanz eingesetzt, denn sie eignen sich besonders gut für die Beschreibung der Segregationsmuster und Segregationseigenschaften der nordamerikanischen Großstadt. Segregierte Gruppen wären, Massey und Denton folgend, diejenigen Gruppen, die keine gleichmäßige Verteilung im städtischen Raum aufweisen, die nur minimal dem physischen Kontakt mit anderen Gruppen ausgesetzt sind, die eine räumliche Konzentrierung zeigen - als eine hohe Dichte verstanden -, die in großer Nähe zum Stadtzentrum leben und die eine deutliche territoriale Häufung zeigen.

Hauptthema der Segregationsforschung in den USA ist nach wie vor die räumliche Segregation von ethnischen Gruppen. Aus diesem Grund eignen sich diese Ansätze nur halbwegs zur Beschreibung von Segregation in anderen Teilen der Welt, in denen andere Segregationsformen vorkommen. Michael White (1983) deutet in seiner Kritik an der, - zumindest in Amerika - weit verbreiteten Anwendung des Dissimilaritätsindex und anderen statistischen Werkzeugen zugleich darauf hin, dass bevor diese statistischen Werkzeuge eingesetzt werden, zunächst geklärt werden muss, um was für ein Typ von Segregation es sich handelt:

»At the outset it is necessary to treat the substantive issue of what is meant by »segregation«. In one sense - the sociological - segregation may mean the absence of interaction among social groups. In another sense - the geographic - segregation may mean an unevenness in the distribution of social groups across physical space. The presence of one type of segregation does not necessitate the other. In a caste society, sociological segregation may be near absolute, even while members of different castes are proximate in physical space.«

(White 1983: 1009)

Gerade auch aus diesem Grund eignen sich die bisherigen Methoden der amerikanischen statistischen Segregationsforschung für den Einsatz in der lateinamerikanischen Realität nicht. Ein anderer wichtiger Grund, ein eigenes, die lateinamerikanischen Besonderheiten erfassendes Forschungsmodell zu entwickeln, ist die Annahme eines »typischen« Stadtentwicklungsmusters seitens der amerikanischen Stadtsozialforschung. Dieses Muster ist für die lateinamerikanische Realität nicht typisch und lässt sich in diesen Fällen nicht anwenden.

Anders ist es aber bei den amerikanischen Bemühungen, die Segregation mit graphischen Mitteln beschreiben zu wollen. Im bekannten Artikel von Burgess (1925) über die Segregationsverhältnisse in Chicago wurde vielleicht zum ersten Mal das Entwerfen eines Schemas zur räumlichen Verteilung der verschiedenen Gruppen gewagt. Neben dem berühmten konzentrischen Schema, das die Stadtstruktur beschreibt, wird auch die Verteilung der verschiedenen Einwandergruppen deutlich. Auf Burgess Schema basierend folgten dann die Modelle von Hoyt (1939) und von Harris, Ullman (1945).

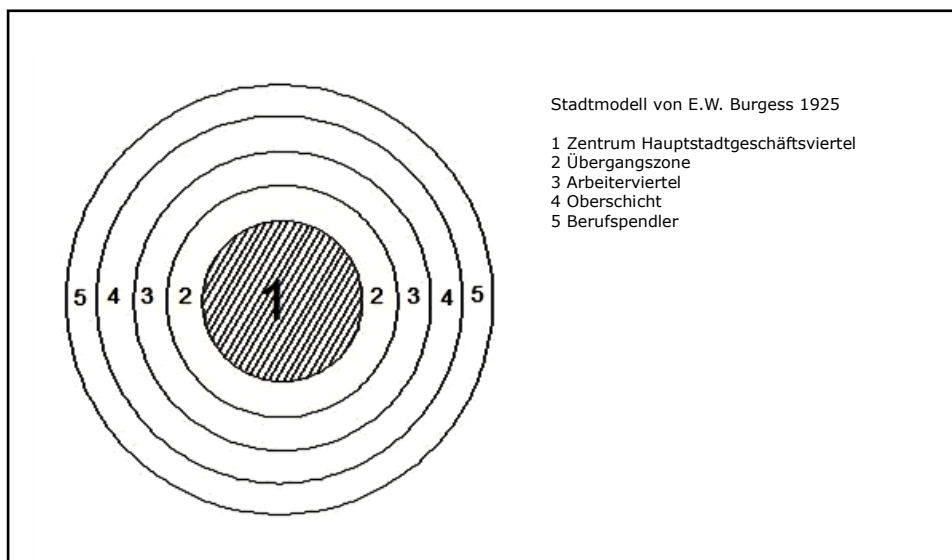


Abb. 1 Modell von Burgess/Eigene Bearbeitung

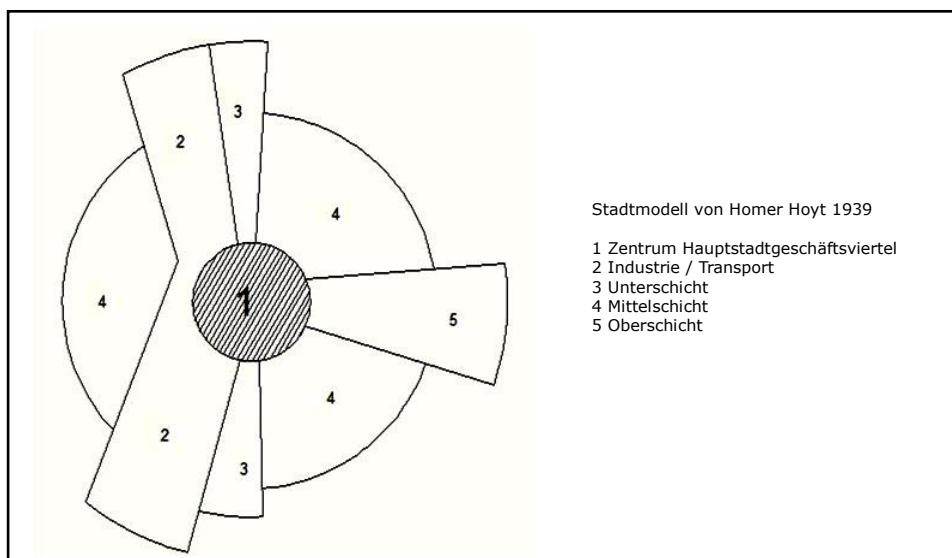


Abb. 2 Stadtstrukturmodell von Hoyt /Eigene Bearbeitung

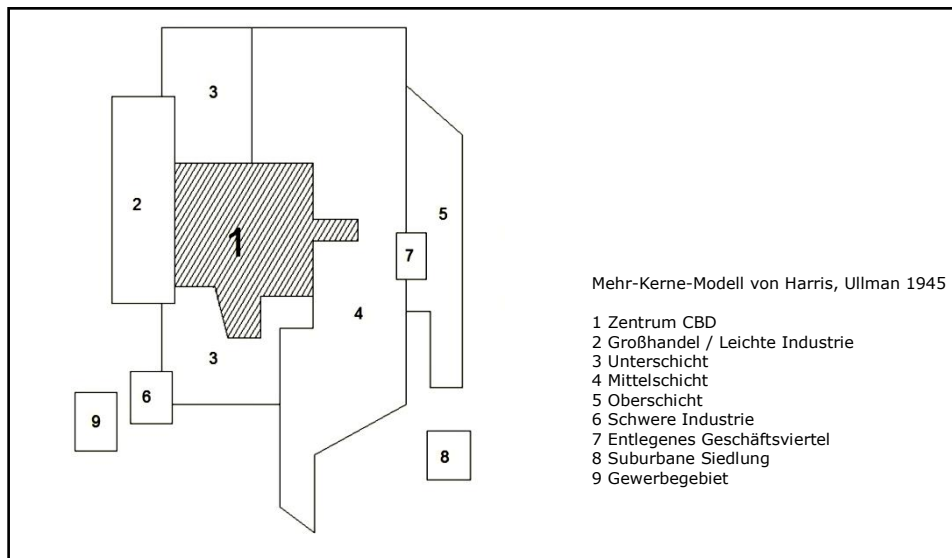


Abb. 3 Stadtstrukturmodell von Harris, Ullman/ Eigene Bearbeitung.

Sowohl die statistische Segregationsforschung als auch die graphische Darstellung der Segregationsmuster wurden von europäischen Forschern aufgegriffen. Wie im Fall der lateinamerikanischen Studien mussten die amerikanischen Ansätze jedoch für die europäische Realität nach den großen Veränderungen, die als Folge des Zweiten Weltkrieges in Europa eingetreten waren, adaptiert werden.

Das Studium der lateinamerikanischen Stadt und der Segregationsphänomene in Lateinamerika und in Chile (Stand der Wissenschaft)

Ähnlich wie bei den nordamerikanischen Studien über Segregation wurden die ersten Versuche, die sozialräumlichen Verhältnisse in der lateinamerikanischen Stadt zu beschreiben, von der Chicagoer Schule unter der Leitung von Robert Ezra Park beeinflusst. Allerdings beschränken sich die Studien der Segregationsphänomene in Lateinamerika hauptsächlich auf die sozioökonomische Variante der Segregation. Das geschieht auch heute noch aus verschiedenen Gründen, die nicht zuletzt mit den jeweiligen sozialen Strukturen der lateinamerikanischen Länder, und insbesondere der äußerst großen Ungleichheit unter den verschiedenen Einkommensgruppen (vgl. Tab. 1) hinsichtlich des Ressourcenzuganges (Hoffman, Centeno 2003) zu tun haben.

Tab. 1 Ungleichverteilungskoeffizienten (Einkommensverteilung)

Lateinamerika	Gini	Konsumtionsquotient reichsten 10% zu den ärmsten 10% der Bevölkerung
Brasilien (2003)	58.0	57.8
Guatemala (2002)	55.1	48.2
Kolumbien (2003)	58.6	63.8
Chile (2000)	57.1	40.6
Mexiko (2002)	49.5	24.6
Argentinien (2003)	52.8	34.5
Dominikanische Republik (2003)	51.7	30.0
Costa Rica (2001)	49.9	30.0
Uruguay (2003)	44.9	17.9
Panama (2002)	56.4	54.7
Venezuela (2000)	44.1	20.4
Peru (2002)	54.6	40.5
Ecuador (1998)	43.7	44.9
Paraguay (2002)	57.8	73.4
Nicaragua (2001)	43.1	15.5
Bolivien (2002)	60.1	168.1
Honduras (2003)	53.8	34.2
El Salvador (2002)	52.4	57.5
Jamaika (2000)	37.9	11.4
Andere Länder		
Vereinigte Staaten (2000)	40.8	15.9
Italien (2000)	36.0	11.6
Norwegen (2000)	25.8	6.1
Finnland (2000)	26.9	5.6
Spanien (2000)	34.7	10.3

Quelle: UNDP: Human Development Report 2006

Die ersten bekannten Studien, die die Segregation in der lateinamerikanischen Stadt behandelt haben, sind ebenfalls in den Vereinigten Staaten von Amerika entstanden. Die Studien von Hansen (1934) und Hawthorn (1948) repräsentieren einen ersten Annäherungsversuch seitens der Amerikaner, das Forschungsobjekt »soziale Gruppen innerhalb der lateinamerikanischen Stadt« zu beschreiben. Die Verallgemeinerung bei diesen Studien ist groß und verfällt einem typischen Problem jener Zeit: Gewisse Erscheinungsformen werden *pars pro toto* als normale Phänomene eingeschätzt. Aus verschiedenen Gründen fiel es den amerikanischen Forschern schwer, zumindest während dieser ersten Entwicklungsphase, die Vielfalt der sozialen Strukturen in den unterschiedlichen lateinamerikanischen Ländern wahrzunehmen. Nach und nach, besonders Ende der 60er Jahre, findet man eine komplexere und vollständigere Beschreibung der Segregationsumstände in der lateinamerikanischen Stadt (Amato 1970).

In den 60ern Jahren gab es zu dem eine Reihe von Artikeln, die von einer parallelen Entwicklung sprechen. Zum einen entwickelte sich die »amerikanische Schule« weiter, zum anderen entstand in Europa und besonders in Westdeutschland ein großes Interesse für die lateinamerikanische Stadt. Herbert Wilhelmy mit seinem 1952 erschienenen Werk »Südamerika im Spiegel seiner Städte« war der Wegbereiter mehrerer Studien, die sich mit dem Verstädterungsprozess in der lateinamerikanischen Stadt befassten.

Alle diese Studien haben zur Beschreibung eines traditionellen Segregationsmusters in der lateinamerikanischen Stadt beigetragen.

Besonders wertvoll ist die Suche nach einem graphischen Erklärungsmodell der Stadt, das nicht nur die Struktur, sondern auch die sozialräumlichen Verhältnisse zu schildern vermag. Der erste gelungene Versuch, die Beschreibung der lateinamerikanischen Stadt zu systematisieren stammt vom bereits erwähnten Homer Hoyt. Hoyt (1963) adaptierte sein Modell aus den 30er Jahren und erklärte die Unterschiede der lateinamerikanischen gegenüber der nordamerikanischen Stadt. Von den sozioökonomischen Studien abgesehen gibt es im lateinamerikanischen Raum relativ wenig Studien über ethnische Segregation. Die meisten davon konzentrieren sich auf Beispiele in Mexiko (Hiernaux 2000; Oehmichen 2001) und Brasilien (Skidmore 1983; Telles 1992/1995; Daniel 1998), wo es auch tatsächlich wichtige ethnische Minderheiten gibt. In Chile sind Veröffentlichungen, die dieses Thema behandeln, noch kaum vorhanden (Gissi 2004; Schiappacasse 2008; Imilan 2009). Dies wiederum ist auch auf das relativ geringe Auftreten von ethnischen Minderheiten in Chiles Städten zurückzuführen.

Nicht neu (MacEwen 1994) und auch weniger häufig als im Fall der angelsächsischen Tradition sind die Studien, die die Frauen- und Geschlechterforschung (gender studies) mit sozial-räumlichen Segregationsmustern in Verbindung setzen. Die Studien, deren Forschungsgegenstand die räumliche Lage der sexuellen oder religiösen Minderheiten ist (Ortiz-Hernandez 2004; Garma Navarro 1999/2007) haben bis dato keine urbanen Segregationsmuster für diese Minderheiten erforscht.

Das Studium der sozial-räumlichen Segregation in Chile konzentrierte sich im letzten Jahrzehnt hauptsächlich auf vier Bereiche:

- Segregation und Siedlungsstruktur der Stadt (residential segregation) (Sabatini 2001/2006)
- Segregation und Bodenmarkt (Sabatini 2000)

- Geschlossene Wohnanlagen (gated communities) (Hidalgo, Borsdorf 2008; Bähr, Mayer Kriesten 2004/2007; Márquez, Pérez 2008)
- Segregation und sozialer Wohnungsbau (Hidalgo 2004)

Das Segregationsmuster in der Hauptstadt Chiles lässt sich durch diese Studien relativ gut erfassen, dennoch besteht nach Ansicht des Autors immer noch Erklärungsbedarf hinsichtlich der Reichweite und vor allem hinsichtlich der Genese dieses Segregationsmusters. Die Schilderung der Transformationen innerhalb des Bodenmarktes (Sabatini 2000) reicht bei Weitem nicht aus, Änderungen im Segregationsmuster zu erklären.

Auch die Beziehung zum Ausbau der Straßeninfrastruktur bleibt fast gänzlich unbehandelt, wenn es um die Beschreibung und Erklärung der Segregationsphänomene in Santiago de Chile geht. Zu vermissen ist auch der Versuch, ein graphisches Erklärungsmodell zu entwerfen. Ein solches Modell, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, hilft nicht nur, ein besseres räumliches Verständnis der Phänomene zu erhalten, sondern ist auch für die Analyse von Szenarien ein hilfreiches Werkzeug.

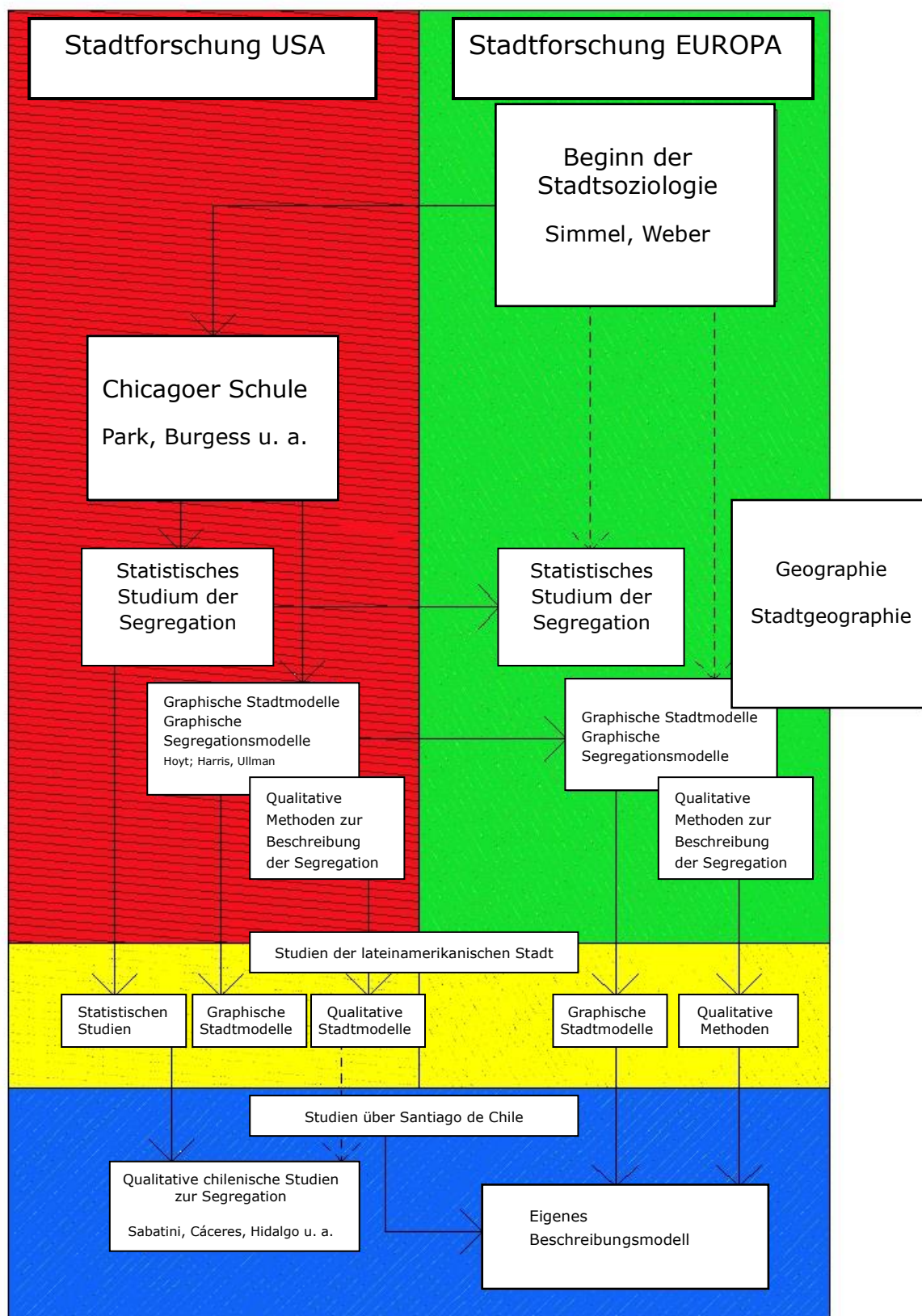


Abb. 4 Genealogie der vorliegenden Arbeit.

Die bisherigen Bemühungen, das Segregationsmuster in Santiago de Chile beschreiben zu wollen, insbesondere diejenigen, die in Chile selbst entstanden sind, haben die Problematik der Segregation aus einer ganz eigenen Perspektive behandelt, die auch als *sui generis* bezeichnet werden könnte: Sie repräsentieren weder eine Kontinuität der europäischen Studien noch sind sie eine Weiterentwicklung der amerikanischen Studien hinsichtlich der Segregation in lateinamerikanischen Städten. Hierzu ist allerdings zu betonen, dass diese heimischen Studien stark von den nordamerikanischen Studien beeinflusst sind. Obwohl diese Arbeiten lateinamerikanischer Autoren normalerweise auf numerische und statistische Daten zugreifen, um allgemein geltende Ungleichheitsverhältnisse zu veranschaulichen, gibt es kaum rein quantitative Studien, die dem amerikanischen Muster folgen. Das Fehlen einer ständig aktualisierten Datenbank⁸ und der Geld- und Zeitaufwand, der eine derartige Datenaufhebung bedeuten würde, haben ein solches Unterfangen zu einer nahezu unmöglichen Aktion gemacht. Würde andererseits die georeferenzierte Datenspeicherung auf eine kleine Fläche beschränkt, zum Beispiel auf eine »Población« oder auf ein Viertel, würde nicht zu weiteren Erkenntnissen führen, denn sogar nach jahrzehntelangem Abschluss der Umsiedlung - und Homogenisierungspolitik der Militärdiktatur (siehe Kapitel 7) zeigen die einzelnen Stadtteile heutzutage eine äußerst homogene soziale Zusammensetzung. Aus diesen Gründen trifft die von Jenssen (2004) geäußerte Kritik an den rein quantitativen Segregationsstudien umso mehr zu. Jenssen fasst die Probleme der rein quantitativen Erhebungen folgendermaßen zusammen:

- Durch die quantitative Datenerhebung lässt sich kein Muster der Segregation erstellen.
- Es besteht immer das sogenannte MAUP-Problem (Modifiable Area Unit Problem)
- Durch eine rein quantitative Recherche können keine Prozesse beschrieben, Rückschlüsse auf Ursachen gezogen und keine Prognosen erstellt werden.
- Die Indexwerte sagen nichts über die tatsächliche räumliche Entfernung aus.
- Die Indexwerte sagen ebenfalls nichts über die Bedeutsamkeit der Resultate aus.

⁸ Die alle zehn Jahre durch das INE (Instituto Nacional de Estadísticas) durchgeführte Volkszählung beinhaltet wertvolle georeferenzierte Daten, die aber solchen Studien nicht zur Verfügung stehen.

- Die quantitative Datenerhebung ist von der Größe der einbezogenen Bevölkerungsgruppe abhängig.

Der Autor teilt mit Sabatini (Sabatini 2006) und Janssen (2004) die Kritik an der rein qualitativen Analyse der Segregation. Aber anders als Sabatini ist der Autor der Meinung, dass die Erstellung eines räumlichen Modells à la Bähr oder Gormsen von großem Nutzen sein kann. Besonders der Einfluss von großen Infrastrukturbauten auf das Segregationsmuster von Santiago de Chile kann durch den Einsatz von graphischen Modellen besser veranschaulicht werden. Aus diesem Grund wird in der vorliegenden Arbeit sowohl von bereits erstellten Modellen als auch von eigenen Darstellungsmodellen Gebrauch gemacht. Viele der bereits erwähnten Arbeiten und Artikel stellen einen wichtigen Teil des theoretischen Gerüsts der vorliegenden Arbeit dar.

Methodik

Die Suche nach der passenden Methodik war sehr schwierig. In einer ersten Phase schien eine qualitative Datenerhebung in den ausgewählten Quartieren zwar nicht allein ausreichend, aber geeignet, um zumindest den Kern des methodischen Gerüsts darzustellen. Aus einer ersten Erwägung der vorhandenen Informationen über die Hintergründe der Segregation und der sozial-räumlichen Differenzierung in Chile und besonders in Santiago ist das Bedürfnis nach einer tieferen historischen Analyse entsprungen. Nach und nach musste man tiefer in die geschichtlichen Hintergründe der Segregation und Differenzierung eingehen um ein treffendes Bild der heutigen Umstände wiederzugeben. So konnte man bereits in den ersten Phasen der historischen Recherche feststellen, dass es sich um ein Kontinuum handelte. Wie Milton Santos behauptet (1996: 97 ff.) ist der Raum eine soziale Tatsache, die sich aus der historischen Entwicklung entfaltet und die ständig gewisse räumliche Muster reproduziert. Es gab eine Reproduktion des Phänomens der Segregation im Laufe der Zeit. Die Geschichte der Gesellschaftsbildung in Chile ist zugleich die Geschichte der sozial-räumlichen Differenzierung und Segregation mit wechselnden Kulissen und mit wechselnden Umständen. Diese Erkenntnis hat die Idee und die Strategie der Methodenkombination bestärkt. Die Methodenkombination wird sich letztendlich nicht auf die Datenerhebung vor Ort beschränken, weit darüber hinaus, die Methodik muss dann auch eine Erweiterung von geschichtshistorischen Analysewerkzeugen beinhalten.

So fiel die Wahl auf⁹:

1. Phase der Eroberungsperiode und der Kolonialzeit
2. Phase der republikanischen Entwicklung
3. Phase der neueren Stadtgeschichte ab den 1930er Jahren.
4. Jetzige Lage (Feldforschung ab 2000)

Die oben genannten Phasen werden in verschiedenen Kapiteln ausführlich geschildert und sind unter dem Punkt Kapitelinhalt zusammengefasst.

Die historische Dimension, neue Quellen für die Recherche der Kolonialzeit

Die Frage nach den Quellen und deren Handhabung nahm eine wichtige Rolle in der vorliegenden Arbeit ein. Welche Quellen konnten für die historische Beschreibung der Beziehung zwischen Infrastruktur und Gesellschaft und deren Entfaltungsbesonderheiten in Frage kommen? Welchen Zugang hat ein Forschender zu diesen Quellen und wie groß ist der Aufwand für dieses Unterfangen? Hierzu gibt es keine endgültigen Antworten. Der Autor entwickelte viel mehr eine Strategie zur Handhabung von Sekundärliteraturtexten und von graphischen Dokumenten. Nach einer relativ kurzen Recherche-Zeit stellte sich heraus, dass in Geschichtsbüchern, Chroniken und herkömmlichen historischen Quellen nur wenige Angaben über die wechselseitige Beziehung zwischen der Gesellschaftsbildung und dem Bau bzw. der Planung von Infrastrukturbauten im Chile der Kolonialzeit zu finden sind. Vielmehr wurde in diesen Quellen die Gesellschaft des frühen Kolonial-Chiles geschildert, die sozial-räumliche Dimension blieb jedoch unbehandelt. Entweder wurden die Bauten¹⁰ beschrieben oder die Gesellschaft und ihre Besonderheiten getrennt voneinander und ohne jegliche Auswertung der räumlichen Verteilung der sozialen Gruppen vorgenommen. Eine unterbewertete Quelle stellen alte Karten und Pläne aus der Kolonialzeit dar. Viele dieser Informationsquellen dienen bis heute lediglich zur Verzierung von Geschichtsbüchern¹¹ und werden nicht als relevante Quelle eingeschätzt.

Bei den Bemühungen, sich ein klares Bild der sozial-räumlichen Verteilung der verschiedenen Gruppen im Laufe der Jahrhunderte zu bilden war das Nachschlagen

⁹ Vor der Festlegung dieser Phasen gab es eine erste Datensammlung vor Ort, die relativ unsystematisch verlief, aber die auch sehr wertvolles Material zu Tage brachte; mehr hierzu im Kapitel 10.

¹⁰ Hierzu siehe besonders Greve (1938) und Villalobos (1990).

¹¹ Die einzige Ausnahme zu diesem Phänomen sind die geschichtshistorischen Beiträge des chilenischen Architekten und Historikers Pater Gabriel Guarda O.S.B.

von graphischen Quellen von besonderer Wichtigkeit. Hierzu muss auf die technische und professionelle Entwicklung der Kartographie in den spanischen Kolonien hingewiesen werden. Die ersten spärlichen Beispiele beschränkten sich nur auf die Wiedergabe von Städten, Flüssen und wichtigen Anhaltspunkten. Diese ersten Versuche in der kolonialen Kartographie konzentrierten sich hauptsächlich auf die Hilfe für die Seefahrt an der chilenischen Küste und lieferten sehr wenig Information hinsichtlich der Beschreibung des ländlichen Bereiches. Diese ersten Landkarten - besonders diejenigen, die zwischen dem 16. und dem 17. Jahrhundert entstanden sind - haben nur einen beschränkten historiographischen Wert und dienen nur zur Feststellung der Existenz einiger Orte zum Zeitpunkt der Datierung dieser Dokumente. Anders verhielt es sich mit Dokumenten aus dem 18. Jahrhundert, die einen erheblichen technischen Vorsprung gegenüber älteren Karten aufweisen.

Sowohl die Karten als auch die Stadtpläne, die ab 1700 entstanden sind, bieten viele Informationen über die Besiedlung des Territoriums und dessen sozioökonomischen Verhältnissen. Diese Quellen stellen eine bis heute noch unterbewertete geschichtshistorische Informationsquelle dar und sind für die vorliegende Arbeit ausschlaggebend, wenn es sich um neue Erkenntnisse hinsichtlich der räumlichen Verteilung der verschiedenen sozialen Gruppen in den ersten Entwicklungsphasen des Landes handelt. Diese Informationsquelle repräsentiert eine sehr wichtige Informations-Ressource, jedoch nicht die einzige; zu den historischen Phasen, die erforscht werden, sind auch andere wichtige Quellen konsultiert worden (vgl. Tab. 2):

Tab. 2 Informationsquellen der Arbeit

TEXTE	SEKUNDÄRE LITERATUR	GRAPHISCHE QUELLEN	EIGENE DATENERHEBUNG
Briefe Chroniken Koloniale Archivdokumente Zeitungsartikel und Zeitungsinterviews Offizielle (amtliche) Dokumente Gesetzgebung	Geschichtsbücher Akademische Texte Artikel	Karten Pläne Abbildungen (Kupferstiche u. ä.) Fotos (von anderen Autoren)	Workshop mit stummen Karten Foto self-elicitation Experteninterviews Ton- und Videoaufnahmen

Für die Phasen 1 und 2 waren vor allem die Chroniken, die Archivdokumente und graphischen Quellen von großer Bedeutung. Für die Phase 3 waren besonders Geschichtsbücher und alte Bilder von erheblicher Bedeutung. Für die Vorbereitung

der letzten Phase - Phase 4 - waren besonders offizielle Dokumente und Statistiken vom INE von großer Wichtigkeit; diese erleichterten die richtige Wahl der Fallbeispiele für die Datenerhebung vor Ort.

Qualitative Datenerhebung vor Ort; Auswahl der Fallbeispiele

Die letzte Phase befasst sich mit der qualitativen Datenerhebung vor Ort. Hierzu wurden zwei Fallbeispiele ausgewählt. In diesem einführenden Kapitel wird lediglich zusammengefasst, nach welchen Kriterien die Fallbeispiele ausgewählt wurden (vgl. Tab. 3). Eine ausführlichere Beschreibung sowohl der Kriterien als auch deren Einsatz zur Auswahl der Beispiele ist im zweiten Teil dieser Arbeit aufgeführt.

Jeder Fall musste zumindest drei der vier angewendeten Auswahlkriterien in hohem Maße erfüllen, um als bedeutsamer Fall berücksichtigt zu werden.

Tab. 3 Auswahlkriterien der Quartiere

KRITERIEN	La Reserva Chacabuco	Santo Tomás La Pintana
Umsiedlungspolitik	trifft nicht zu	sehr hoch
Entfernung zu Job/Verwaltungszentren/Services	sehr hoch	sehr hoch
Einfluss der Autobahnen auf das Leben im Viertel	sehr hoch	sehr hoch
Bestimmung eines klaren Gebietes	hoch	sehr hoch

Struktur des Forschungsvorhabens

Die ersten drei Phasen dieser Arbeit sollten von der Datenerhebung und der darauffolgenden Auswertung nicht getrennt betrachtet werden. Sowohl die geschichtshistorische Recherche als auch der Einsatz von qualitativen Feldforschungsmethoden sind Bestandteile einer einheitlichen Arbeit. Die zwei Annäherungsstrategien ergänzen sich gegenseitig und bieten letztendlich die Möglichkeit, sich ein klares Bild der Beziehung, die zwischen den Infrastrukturbauten und der sozial-räumlichen Differenzierung besteht, zu machen.

Auf der Tab. 5 wird die Gesamtstruktur des Forschungsvorhabens synoptisch geschildert.

Schematische Struktur des Forschungsvorhabens

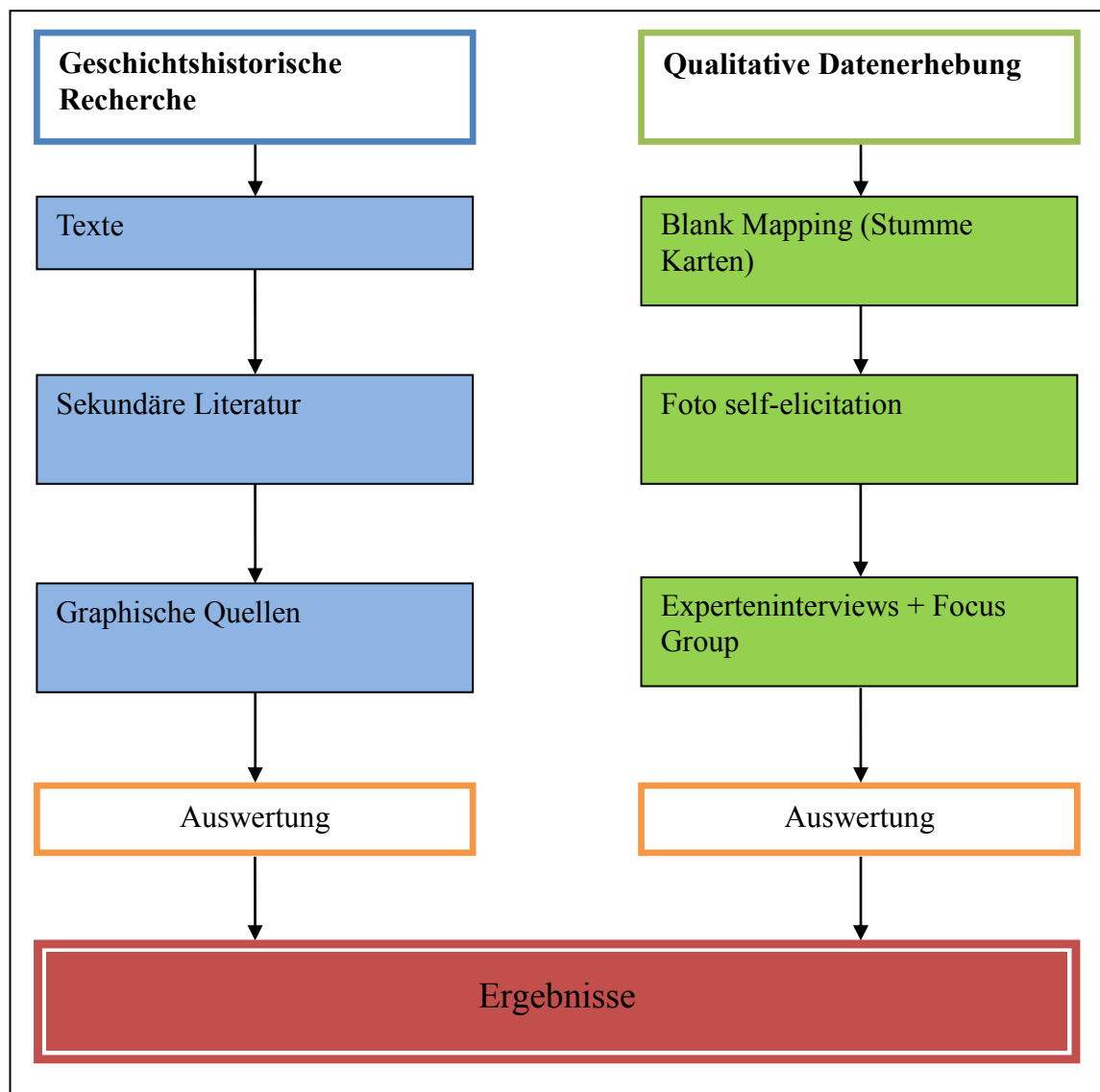


Abb. 5 Struktur des Forschungsvorhabens.

Kapitelinhalt

Kapitel 1

Selektive Mobilität

Eine Studie über die Beziehung zwischen sozial-räumlicher Segregation und Verkehrsinfrastruktur in Santiago de Chile

Im ersten Kapitel wird das Forschungsvorhaben, die Forschungsfrage und die Schwerpunkte dieser Studie beschrieben. In diesem Kapitel werden auch die anzuwendenden Methoden zur Datenerhebung und die Auswahlkriterien der Fallbeispiele skizziert.

Kapitel 2

Dialog zwischen Infrastruktur und Gesellschaft

In Form eines Exkurses werden in diesem Kapitel die Auswirkungen, die der Infrastrukturwandel auf das Leben der Menschen ausgeübt hat, überblicksartig beschrieben. Das Kapitel schildert, wie neue Technologien und Infrastruktur die Beschleunigung sozialer Prozesse vorangebracht haben: zunächst in der sogenannten »ersten Welt« und dann in peripheren Territorien.

Kapitel 3

Die Wege der Ungleichheit

In diesem Kapitel wird die Wichtigkeit der Verkehrsinfrastruktur beim Prozess der Gesellschaftsbildung in Chile angesprochen. Auf einem militär-hierarchischen Substrat bildete sich die erste Gesellschaftsordnung in der Stadt. Das Kapitel erörtert auch die Segregationsmuster im ländlichen Raum während der Kolonialzeit und die Relevanz der Rolle der Verkehrsinfrastruktur bei der Konfigurierung dieser Muster zeigt.

Kapitel 4

Räumliche-soziale Trennung im kolonial- und frührepublikanischen Santiago de Chile 1541-1850

Im vierten Kapitel wird ein neues Stadtmodell für die lateinamerikanische Stadt während der kolonial- und frührepublikanischen Zeit vorgeschlagen. Dieses Modell beschreibt die äußerst komplexe sozial-räumliche Verteilung der Gruppen in der Hauptstadt und widerlegt herkömmliche Beschreibungsversuche.

Kapitel 5

Von der Schiene zum Asphalt

Im fünften Kapitel wird die Entstehung des modernen Santiago de Chile beschrieben: Wie aus einer Ackerbürgerstadt eine moderne Stadt mit einer wachsenden Proletarierschicht wurde. Anschließend wird die Rolle der Straßen ab den 1950er Jahren bei der Trennung von sozialen Gruppen dargestellt.

Kapitel 6

Die Verkehrsplanung von Santiago im 20. Jahrhundert

Dieses Kapitel behandelt die Entfaltung verschiedener planerischer Ansätze, die im Laufe des 20. Jahrhunderts umgesetzt wurden: Wie nach dem Zweiten Weltkrieg das Entwicklungsmodell nach europäischem Muster durch ein aus Nordamerika stammendes Entwicklungsmodell ersetzt wurde. In diesem Kapitel werden auch die ersten seriösen Planungsverfahren (Plan Brunner und PRMS) beschrieben.

Kapitel 7

Vom Sozialismus zum orthodoxen Neoliberalismus

Dieses Kapitel beschreibt den Übergang von einem sozialistischen System zu der neoliberalen Marktwirtschaft: Wie sich der chilenische Staat systematisch aus

verschiedenen Ebenen zurückgezogen hat und wie die Stadtentwicklung durch die Kräfte des Marktes beeinflusst worden ist.

Kapitel 8

Die konzessionierten Stadtautobahnen

Dieses Kapitel erörtert die planerischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Etablierung des Stadtautobahnsystems.

Kapitel 9

Entgegengesetzte Realitäten: Zwei Fallstudien

Im neunten Kapitel wird zunächst das Auswahlverfahren der Fallstudien beschrieben. Dann werden diese Fallstudien aus einem sozioökonomischen Blickwinkel dargestellt.

Kapitel 10

Methodik

Das Kapitel 10 befasst sich mit der Beschreibung der anzuwendenden Methodik. Es werden auch die Schwierigkeiten und Grenzen bei der Datenerhebung erläutert. Anschließend wird die Struktur der Datenerhebung synoptisch dargestellt.

Kapitel 11

Neuer Bau, neues Leben?

Im 11. Kapitel wird die Auswertung der Datensammlung erörtert. Es werden wichtige Beispiele hervorgehoben. Es wird anhand unterschiedlicher Beispiele, die von gesammelten Material stammen, die Unterpunkte der verschiedenen analysierten Kategorien veranschaulicht: Beschreibung der Lebensqualität im Quartier, Auswertung vom Autobahnbau, die Mobilitätsmuster der Befragten u. a.

Kapitel 12

Die Dimensionen einer selektiven Mobilität

Im zwölften Kapitel wird die Forschungsfrage beantwortet. Dabei werden die verschiedenen Dimensionen, die bei der Beschreibung des Segregationsphänomens in Santiago de Chile relevant sind, angesprochen. Hierfür wird eine eigenständige Definition von Segregation gewagt. Es wird zu dem aufgezeigt, wie die Veränderung bei Mobilitätsmustern - vor allem bei den oberen gesellschaftlichen Schichten - zur Etablierung eines neuen Stadtmodells geführt hat. Das neue »symbiotische Stadtmodell« symbolisiert ein neues Stadium in der Entwicklung der lateinamerikanischen Großstadt. In diesem letzten Kapitel wird dieses Modell erklärt und auf weitere Entwicklungsszenarien hingedeutet.

Anschließend werden die Reichweite des Forschungsunterfangens und mögliche Ansätze für weiterführende Arbeiten erläutert.

Kapitel 2. Dialog zwischen Infrastruktur und Gesellschaft

Beschleunigung des sozialen Wandels durch den Infrastrukturwandel

Kurze Geschichte des Begriffs Infrastruktur

Das vorliegende Kapitel sollte ursprünglich einfach *Infrastruktur und Gesellschaft* heißen. Die Annäherung zum Thema Infrastruktur startete aus dem (einen) Blickpunkt des Stadtplaners und war von vorgefassten und allgemein geläufigen Konzepten geprägt. Das Selbstverständliche entpuppte sich als nichtzutreffend und als unpräzise. In den Vorstellungen des Autors stand das Konzept »Infrastruktur« für etwas beinahe Unveränderbares; etwas, dass mit Brücken, Häfen und Viadukten zu tun hatte; sowie mit Straßen, auf die sich das Hauptinteresse des Autors bezieht.

Die erste ausführliche Auseinandersetzung mit dem Terminus »Infrastruktur« im deutschen Sprachraum, wie er heutzutage gehandhabt und allgemein verstanden wird, erfolgte erst 1966, als Raimut Jochimsen eine erste eindeutige Definition des Wortes im ökonomischen Sprachgebrauch wagt:

»Unter materieller Infrastruktur wird ...1. die Gesamtheit aller Anlagen, Ausrüstungen und Betriebsmittel in einer Volkswirtschaft verstanden, die zur Energieversorgung, Verkehrsbedienung und Telekommunikation dienen; hinzu kommen 2. die Bauten usw. zur Konservierung der natürlichen Ressourcen und Verkehrswege im weitesten Sinne und 3. die Gebäude und Einrichtungen der staatlichen Verwaltung, des Erziehungs- und Forschungs- sowie des Gesundheits- und Fürsorgewesens.«

(Jochimsen 1966 : 103)

Aber das Wort »Infrastruktur« hat eine relativ große Wandlung innerhalb weniger Jahrzehnte durchgemacht. Der Neologismus »Infrastruktur« ist, so van Laak (1999: 10), anscheinend im französischen Sprachraum entstanden. Das Wort erscheint zum ersten Mal 1875 in einem Bericht zur Kennzeichnung des Unterbaus von Eisenbahnkonstruktionen. Für über 60 Jahre wurde der Begriff ausschließlich von Eisenbahnern sowohl im französischen als auch im angelsächsischen Sprachraum verwendet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, während der Wiederaufbauphase in Westeuropa und durch die Vorsitzenden des Zwölferrates der NATO, wurde das Wort popularisiert; jedoch lediglich auf dem Gebiet der Abwehrinfrastruktur.¹ Was zunächst für die NATO »Infrastruktur« bedeutete, waren Bauten bzw. Ausrüstungen und Systeme, die

1 NATO Handbook (2001: 29)

lediglich auf die Aufrechterhaltung von abwehrbezogenen Bauten wie etwa Flughäfen (besonders für Kampfflugzeuge), Öl-Pipelines, Treibstoffreservoirs sowie Flaksystemen ausgerichtet waren. Fast gleichzeitig mit den Wiederaufbauinitiativen, die die nordatlantischen Mächte in Europa vorantrieben, wie z. B. der Marshall-Plan, lief die Initiative zur Etablierung von Entwicklungshilfeprogrammen in der sogenannten Dritten Welt. Diese strategische Bewegung entsprach der *containment*-Strategie auch als »The Truman Policy« bekannt, die Anfang der 50er Jahre durch Präsident Harry Truman verkündet wurde. Die Strategie von Truman war in erster Linie eine rein geopolitische Bewegung, denn die politische und militärische Positionierung der atlantischen Mächte mit der USA an der Spitze konnte nur durch die Erhaltung von minimalen Lebensbedingungen in den Zielländern dieser Politik aufrechterhalten werden: »The core of the Truman Doctrine and containment everywhere was economic and social revitalization« (Overholt 2008: 14). Diese »economic and social revitalization« konnte nur mit dem Ausbau von Infrastruktur zustande gebracht werden.² Wahrscheinlich als Folge einer natürlichen Entwicklung ist der Begriff »Infrastruktur« unmittelbar in den Sprachgebrauch der Entwicklungshilfe eingegangen. Gerade die Idee und der Umfang des damaligen Begriffsgebrauchs haben bis heute in den Entwicklungsländern, auch besonders in Lateinamerika, fast keinen Wandel erfahren.

Seit den 60er Jahren hat die Bedeutung des Begriffs »Infrastruktur« um einiges gewonnen; mittlerweile wird heutzutage unter diesem Wort viel mehr als lediglich Verkehrswege, Telekommunikation und Versorgungseinrichtungen verstanden. Darunter wird nicht nur die Ver- und Entsorgung menschlicher Grundbedürfnisse sowie auch deren technische Organisation bezeichnet, sondern öfters auch der Gesamtbereich der Leistungs- und Redistributionsfunktionen des Staates (Jochimsen 1966). So ist der Begriff zu einem ziemlich sperrigen Wort geworden. Ein Wort, das manchmal nicht zur Präzisierung einer Idee oder eines Sachverhalts weiterhilft:

»Aller definitorischen Bemühungen ungeachtet wurde er (der Begriff Infrastruktur) zu einem recht unkonkreten Schlagwort der Raumplanung, der Geographie, der Sozialwissenschaften und nicht zuletzt der Politik und gleichzeitig zu einer Lieblings-Vokabel des »sozial engineering«. «

(van Laak 2004: 23)

Lange galt der Begriff »Infrastruktur« als ideologisch beladen; in den 60ern und 70ern war das Wort im Sprachgebrauch der Länder des Realsozialismus absolut

2 Hierzu muss man ständig vor Augen haben, dass während der ersten Jahre des Kalten Krieges für die USA die erste Priorität die rasche Einrichtung von militärischer Infrastruktur in den von den Sowjets gefährdeten Ländern war, aber zugleich sollte diese »anderen« Infrastruktur, d. h. der Bau von Verkehrswegen, Krankenhäusern, Schulen und dergleichen, die sozialen Verhältnisse verbessern.

verbannt und galt als Bestandteil der »imperialistischen« Ausdrucksformen, aber nach und nach wurde das Wort Bestandteil des Normalgebrauchs der Bürger, aber auch in die Amtssprache eingedrungen:

»Während das ›Ökonomische Lexikon der DDR‹ von 1966 und 1970 dem Begriff Infrastruktur mit der knappen Formulierung: ›Terminus der bürgerlichen Wirtschaftswissenschaften für die Grundeinrichtungen und das Grundpotential [...] eines organisatorischen Gebildes z. B. eines organisierten Territoriums‹ kaum Beachtung schenkt, widmet ihm das Wörterbuch der Ökonomie des Sozialismus von 1973 immerhin eine zweiseitige Seite. Hier wird [...] sogar die Bedeutung der Infrastruktur für die sozialistische Wirtschaft besonders hervorgehoben. «

(Paraskewopoulos 1989: 13 u. 14)

Nach der Aufnahme des Begriffs in die sozialistische Welt verlor der Begriff seine ideologische Prägung und somit erlangte den Status einer gewissen Neutralität, zumindest was den ideologischen Aspekt angeht.

Abgesehen von den unpräzisen Konturen seines Bedeutungsfeldes, die der Begriff bis heute noch aufweist, handelt es sich um einen Terminus, der etwas sehr Prägnantes und durchaus Vorstellbares darstellt, weswegen er heutzutage zumindest in den Feldern der Geographie, Stadtplanung und Politik nicht mehr wegzudenken ist.

Ein ständig steigendes Bedürfnis

Die Entwicklung von Infrastruktur ist immer ein wichtiger Bestandteil zur Etablierung von urbanen Zentren gewesen. Bereits während der Vorzeit, als die ersten Menschengruppen entstanden, waren die Bewohner dieser ersten Dörfer auf eine minimale, aber durchaus nötige Infrastruktur angewiesen. Die ersten permanenten Siedlungen waren nicht nur an gewisse Standortfaktoren gebunden - wie unmittelbar erreichbare Nahrungsquellen - sondern in zunehmender Weise waren sie auch auf das Vorhandensein von Rohstoffen für den Bau primitiver Infrastruktur angewiesen. Diese ersten einfachen Formen der Infrastruktur zur Erhaltung der minimalen Lebensbedingungen im Dorf waren auf das Aufbewahren und den Transport von Lebensmitteln beschränkt. Auch die Verteidigung und der Schutz dieser Vorräte waren sehr wichtig.

Die Sesshaftigkeit einer Menschengruppe bedeutete nicht das Ende des Kontakts zu anderen Menschengruppen, bzw. Dörfern. Ganz im Gegenteil. Die Etablierung von permanenten Siedlungen ermöglichte zunächst den Kontakt auch mit fernegelegenen Siedlungen durch die Erweiterung des Handels. Der Kontakt wurde in erster Linie durch Begegnungsmöglichkeiten, die durch den Bau und die Erweiterung neuer Wege und Straßen erreicht wurde, ermöglicht.

Das Ausbauen von Straßen und Wegen leistete also einen wichtigen Beitrag zum Wachstum der Städte und zur sinnvollen Ausnutzung des Hinterlandes. Dies wurde besonders während der Entstehung großer Imperien deutlich, in denen die Verkehrswege eine sehr wichtige Rolle bei der Erschließung des Territoriums spielten. Die Römer waren womöglich die ersten, die die Wichtigkeit der Infrastruktur und besonders der Verkehrsinfrastruktur erkannten³:

»Die Anlagen schufen innerhalb des Territoriums eine zuvor in der Antike unbekannte Dichte der Infrastruktur. Alle römischen Provinzen durchzog ein Netz von Straßen, die bequeme Trassenführung, die Bemessung der Wegstrecken durch Meilensteine und Stationen zum Übernachten und Pferdewechsel auszeichnete.«

(von Hesberg 2005: 187)

Nach dem Niedergang des Römischen Reiches sind in der abendländischen Welt keine vergleichbaren Bauten entstanden. Auch ist ein systematischer Ausbau der Infrastruktur erst ca. ab dem Anfang der Kolonialphase verschiedener europäischer Mächte im 16. Jahrhundert unternommen worden.⁴ Erst bei Ausbruch der industriellen Revolution kann von Infrastruktur im modernen Sinne die Rede sein. Es wird normalerweise angenommen, dass die rasanten Transformationen, die den Ausbau des Welthandels vorantrieben, vor allem durch technische Innovationen und Errungenschaften auf dem Gebiet des Maschinenbaus ermöglicht wurden; man denke an die bekannten Erfindungen wie die Dampfmaschine oder die Webmaschine. Diese Annahme ist aber nur teilweise richtig. Ausgangspunkt des späteren Umbruchs waren eher verwaltungsbezogene Maßnahmen wie im 17. Jahrhundert die Einführung von gebührenpflichtigen Straßen und *turnpikes* im England der spätelizabethaner Ära.⁵ Es war vor allem die Beherrschung der modernen Metallurgie, insbesondere des Stahles, die letztendlich eine flächendeckende Erschließung der Territorien ermöglichte. Gerade das Vorbild einer wirtschaftlich erfolgreichen industriellen Revolution in Ländern wie England, Frankreich und Deutschland prägte die Modernisierungsprozesse in den Entwicklungsländern, die früher Kolonialterritorien europäischer Mächte waren.⁶

3 Obwohl die Römer nicht die ersten waren, die Infrastrukturbauten errichteten - man denke an die Mittelmeerkolonien der Griechen der *Magna Graecia* mit all ihren planerischen Leistungen - war die Kultur des Tiber die erste, die die Infrastruktur zu einem regelrechten Politikum machte. In dieser Hinsicht sind die Errungenschaften der Römer und vor allen Dingen die Haltung gegenüber dem Ausbau von Infrastruktur völlig mit gegenwärtigen Auffassungen der Infrastruktur vergleichbar.

4 Siehe auch das dritte Kapitel der vorliegenden Arbeit, in dem die Ausdehnungspolitik der spanischen Krone während der ersten Jahrhunderte der Kolonialzeit in Amerika erläutert wird.

5 Hierzu siehe auch (Aldcroft/ Freeman 1983) In diesem Werk wird die wichtige Ausgangsphase der industriellen Revolution in England ausführlich erläutert. Vor allem wird die Wichtigkeit von Maßnahmen wie der Hafenbau, der Ausbau von modernen Kanälen als Transportmittel für Güter und die Einführung von gebührenpflichtigen Straßen hervorgehoben.

6 Das Phänomen der Imitation, sei es durch die Vermittlung von Entwicklungshelfern oder einfach als reine

Die steigende Wichtigkeit der Infrastruktur für das Wirtschaftswachstum und für den langfristigen Erfolg der europäischen Industriemächte war im späten 18. Jahrhundert vielen klar. Adam Smith plädierte um 1776 nicht nur für den Erhalt der »unsichtbaren Hand« sondern für die nationale Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen:

»Solche öffentlichen Anlagen und Einrichtungen aufzubauen und zu unterhalten, die, obwohl sie für ein großes Gemeinwesen höchst nützlich sind, ihrer ganzen Natur nach niemals einen Ertrag abwerfen, der hoch genug für eine oder mehrere Privatpersonen sein könnte, um die anfallenden Kosten zu decken, weshalb man von ihnen nicht erwarten kann, dass sie diese Aufgabe übernehmen.«

(Smith 2003: 46)

Als Adam Smith diese Passage verfasste, war die Beteiligung von Privatunternehmen bei der Einrichtung und dem Betrieb von Infrastrukturbauten nicht denkbar und zwar aus verschiedenen Gründen, die in erster Linie mit der damaligen ökonomischen Kapazität der Finanzmärkte und der Privatunternehmen zusammenhing. Heutzutage erwähnen paradoxerweise viele Privatkonzerne, die gerade am Infrastrukturbau beteiligt sind, nicht dieses Zitat, sondern der bekannte und populäre Spruch von der »unsichtbaren Hand«, wodurch nicht zuletzt die Fähigkeit des Staates als effizientes Unternehmen angegriffen wird.⁷

Das Ausmaß der Infrastrukturinvestitionen und vor allem die unmittelbaren Zwecke, die Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts verfolgt wurden, waren immer auf die Verbesserung der Verkehrswege ausgelegt. Nur langsam wurden auch andere Faktoren, die später in der sogenannten sozialen Frage aufgegriffen wurden, als Anlassfaktoren erwähnt oder in Betracht gezogen. Man denke zum Beispiel an die große planerische Umgestaltung von Paris unter Napoleon III, die in erster Linie aus hygienischen und militärischen Gründen vorangetrieben wurde.⁸ Nur um 1850 wurden weltweit andere Bemühungen zur Stadtentwicklung in Gang gesetzt; die allgemeine künstliche Beleuchtung von öffentlichen Räumen, zunächst mit Gas und dann mit Elektrizität, der Ausbau von Wasser- und Abwasserleitungen waren große Errungenschaften, die den Weg zur sogenannten »sozialen« Infrastruktur bereiteten. Die Lösung der »sozialen Frage« durch Infrastruktureinrichtungen ist meistens in

»Bewunderung« ökonomischer, technischer und nicht zuletzt sozialer Errungenschaften in der sogenannten »Ersten Welt« löste in ehemaligen Kolonialgebieten ein Wettrennen um die Adaption eines angebrachten Modernisierungsmodells aus, das normalerweise auf dem Ausbau moderner Infrastruktur - besonders von Verkehrsinfrastruktur - basierte, aus. Diese Anstrengungen werden im Kapitel 5 ausführlicher erörtert.

7 Hierzu mehr zum chilenischen Fall und zum neoliberalen Wirtschaftsrahmen nach dem Putsch von 1973 siehe Kapitel 7.

8 Es ist äußerst merkwürdig, dass gerade wichtige »Quantensprünge« im Infrastrukturbau zunächst als militärische Strategien erdacht wurden. Nicht nur die Straßenbaupläne von Baron Haussmann, sondern auch der Autobahnbau unter Hitler und der bereits erwähnte Verteidigungsinfrastrukturplan in den ersten Jahren nach Gründung der N.A.T.O. waren Initiativen, die nur als sekundären Zweck die Erschließung des Territoriums und die Verbesserung der Lebensumstände der Bevölkerung als Ziel hatten. Hierzu Overholt (2008) aber auch Virilio (1980) und Schütz/Gruber (2000).

Notzeiten entstanden als Antwort auf den zunehmenden Organisationsbedarf eines enorm steigenden Ressourcenverbrauchs. Sei es durch den Eingriff von kommunalen Einrichtungen oder von Ministerien für »öffentliche Arbeiten«: Der Staat musste dafür sorgen, dass alle Mitbürger angesichts des damaligen Entwicklungsstandes einen minimalen Wohlstand erreichen konnten.⁹ Nach und nach wurden den Ministerien neue Funktionen zugeschrieben; parallel zu dieser Entwicklung, besonders gegen Ende des 19. Jahrhunderts, sahen die europäischen Staaten ein, dass die Aufrechterhaltung eines nachhaltigen Wachstums und Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen entwickelten Länder nur mittels der Schaffung eines »Wohlfahrtsstaates« möglich sein konnte. Zu diesen Aufgaben gehörte von nun an die Planung und Verwaltung von Schulen, Krankenhäusern und dergleichen.

Die Diskussion über das Eigentum, besonders was den Ausbau des Eisenbahnnetzes anging, wurde lebhaft geführt. Sollte etwa der Staat den Fortschritt vorantreiben, indem er als Verwalter und Bauherr fungierte oder sollte der Staat nur als Oberaufsicht in einer von den Marktkräften gesteuerten Ausbaubewegung gelten? Die Diskussion in den Vereinigten Staaten und Lateinamerika, anders als in Deutschland, wurde zugunsten der letzteren Auffassung entschieden. In den »peripheren« Territorien herrschte zunächst die unternehmerische Kraft von privaten Investoren, die zugleich als Verkünder innovativer Technologien fungierten.¹⁰

Normalerweise handelte es sich eher um einen Einsatz von Technologie, der nicht dazu konzipiert wurde, eine dem Staat oder den Bürgern dienende Erschließung des Territoriums zu schaffen. Es handelte sich vielmehr um Bemühungen zur Verbesserung der mineralgewinnenden Aktivitäten, die nur auf ein spezifisches Territorium beschränkt waren.¹¹

Während des 20. Jahrhunderts erfolgte die Ausbreitung von neuen Infrastrukturtechnologien; zunächst durch den Ausbau von Transportsystemen (Schiene, Auto und Luftfahrt) und später durch die Erfindung von kabellosen Telekommunikationstechnologien wie Radio, Fernsehen, Satellitenkommunikation und

9 Der Begriff »public works« wurde im angelsächsischen Raum populär; aber auch in anderen Teilen der Welt wurde ein dafür zuständiges Ministerium kreiert; z. B. In Chile wo das *Ministerio de Obras Públicas* bereits seit 1888 existiert.

10 Das Wort »Peripherie« steht in der Literatur über Entwicklungsländer häufig als Synonym für »Entwicklungsland« und wurde zum wichtigen Bestandteil des Diskurses über den sog. Nord-Süd-Konflikt, besonders Ende der 60er. Jahre und Beginn der 70. Jahre benutzt; In der Geschichte des Technologietransfers, besonders was Erschließungstechnologien angeht, kann man einen klaren »Zentrum-Peripherie-Muster« erkennen, weswegen der Begriff »Peripherie« in diesem Fall eine besondere Ausdruckskraft erlangt. Hierzu siehe Behadir (1984).

11 Man denke hier an den Bau von Eisenbahnstrecken in Lateinamerika, besonders in gewissen Gebieten, die keine Bevölkerungsdichte aufwiesen und nur für mineralgewinnende Zwecke interessant waren. Ein gutes Beispiel waren die Salpeterminen in der Atakama Wüste zwischen Chile und Peru ab ca. 1850, deren Abbau erst durch die Errichtung von englischen Eisenbahnen in Gang gesetzt werden konnte. Hierzu: Thomson/ Dietrich (2000).

Internet. Besonders das Internet öffnet ein weites Feld zu kommenden Veränderungen der Gesellschaft. Diese neue Technologie spielt schon heute in der Form, wie herkömmliche Technologien, etwa wie Verkehrswege und Autobahnen, benutzt werden, eine sehr wichtige Rolle: Sei es durch Routenplaner, Verkehrsmeldungen oder Internetportale. Das Internet hat auch den Umgang mit diesen Infrastrukturtypen geändert.¹²

Das Schrumpfen der Welt und die Beschleunigung des sozialen Wandels

Die Fortschritte auf dem Gebiet der Transporttechnologien, die es zum ersten Mal ermöglicht haben, die Transportmöglichkeiten von der Beschränkung durch tierische bzw. menschliche Kraft abzulösen, waren eine der größten technischen Revolutionen in der Entwicklung der Menschheit:

»Seit Jahrtausenden ist bis etwa 1820/1830 auf mehr oder minder gut angelegten und befestigten Straßen gereist und transportiert worden, aber erst die Innovation praktikabler und technisch brillanter Spurführung ergibt jenes Revolutionierende, das die Grundvoraussetzung für die Industrialisierung des 19. Jahrhunderts ist.«

(Schmid 1988: 30)

Schmid hat Recht, wenn er diesen Wandel als Revolution bezeichnet. Er irrt sich jedoch wenn, er die Erscheinung der Eisenbahn als Grund und Ursprung der industriellen Revolution beschreibt, denn es ist ja beinahe allen Historikern, die sich mit dieser Periode auseinandersetzen klar, dass die Erfindung der Eisenbahn Folge und nicht Ursache der industriellen Revolution war und vielleicht dieser nur den allerletzten An Schub gab. Das Ausmaß des Wandels durch die erhöhte Geschwindigkeit der Beförderung von Gütern und Personen kann jedoch als regelrechte Revolution bezeichnet werden.

Durch die sich ständig verbessernden Möglichkeiten der individuellen Mobilität - jetzt nicht mehr durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes, sondern auch durch die Innovationen in der Schifffahrt, Luftfahrt und die Erfindung des Automobils - wurde die Geschwindigkeit des menschlichen Lebens ständig erhöht. Das hatte auch eine bedeutende Änderung bei der Raumwahrnehmung des modernen Menschen zur Folge. Der Prozess der »Raumschrumpfung« oder auch *Zeit-Raum-Kompression* (Harvey 1990) wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts weiter vorangetrieben. Der Raum, zumindest was dessen Wahrnehmung angeht, ist seit dem 18. Jahrhundert auf ungefähr ein Sechzigstel geschrumpft (vgl. Abb. 6).

¹² Beispielsweise wird in den Internetportalen privatisierter Autobahnen in Chile über bestimmte Angebote, Tarifänderungen und dergleichen informiert; hierzu siehe auch Kapitel 8.

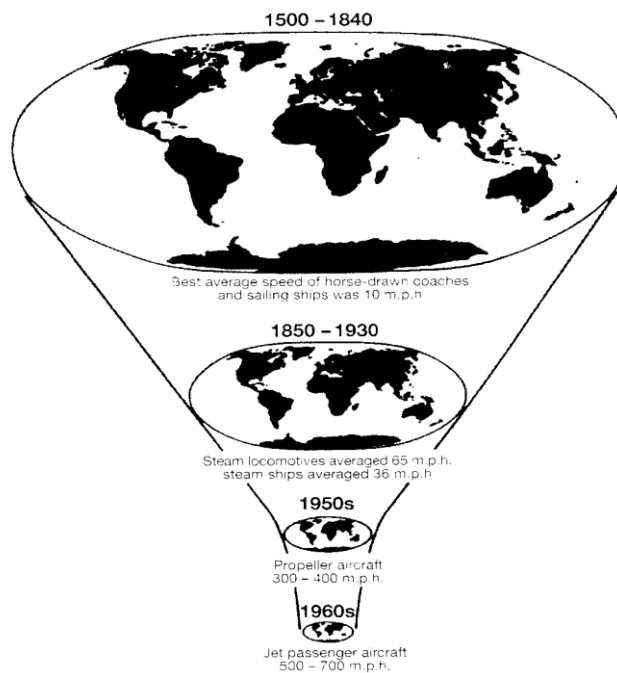


Abb. 6 Schrumpfung des Raumes Quelle: Harvey (1990: 241)

Die Fortschritte in der Technik haben es ermöglicht, dass fast alle Vorgänge im menschlichen Leben eine Beschleunigung durchmachen konnten. Zunächst galt die Beschleunigung der Produktionsprozesse; diese haben letztendlich auch zur Beschleunigung anderer assoziierter menschlicher Prozesse beigetragen. Für Stephen Kern (1983: 76) gab es Ende des 19. Jahrhunderts eine multidimensionale Veränderung der Erfahrung von Zeit und Raum schlechthin, welche die moderne Kultur prägt. In allen kulturellen Ausdrucksformen der vorletzten Jahrhundertwende spiegelt sich diese Idee des rasanten Zeitvergehens wieder. In diesen Werken wird die konstante Beschleunigung des Lebens in besonderer Form geschildert; man denke etwa an die narrative Struktur von Romanen wie »Der Zauberberg« von Thomas Mann oder »Der Steppenwolf« von Hermann Hesse, in denen die konstante Steigerung des narrativen Tempos die Zeitempfindung der Menschen um diese Zeit wiederzugeben vermag. Dieses zumindest seit der industriellen Revolution allgegenwärtige Gefühl der ständigen Beschleunigung der Prozesse, ist ein wiederholtes Thema der Literatur, aber auch ein Gefühl, das besonders das Leben in der Stadt des 19. Jahrhunderts prägte. Die Menschen in Europa und Nordamerika wurden Zeugen einer dramatischen und rasanten Anhäufung von technischen Errungenschaften, besonders auf dem Gebiet des Transports. Viele dieser neuen technischen Erfindungen fanden hauptsächlich im städtischen Raum eine sinnvolle Anwendung. Aus diesem Grund wurde gerade die Stadt zum großen Schauplatz eines, so Georg Simmel, gesteigerten Geisteslebens:

»Steigerung des Nervenlebens, die aus dem raschen und ununterbrochenen Wechsel äußerer und innerer Eindrücke hervorgeht [...] Indem die Großstadt gerade diese psychologischen Bedingungen schafft - mit jedem Gang über die Straße, mit dem Tempo und den Mannigfaltigkeit des wirtschaftlichen, beruflichen, gesellschaftlichen Lebens -, stiftet sie schon in den sinnlichen Fundamenten des Seelenlebens, in dem Bewusstseins Quantum, das sie uns wegen unserer Organisation als Unterschiedswesen abfordert, einen tiefen Gegensatz gegen die Kleinstadt und das Landleben...«

(Simmel, zitiert in Rosa 2005: 98)

Für Simmel basiert diese Steigerung jedoch nicht auf der Lebensart in der modernen Stadt, sondern in der wirtschaftlichen Struktur der Moderne. Für Simmel ist letztendlich das Geld der bewegend Motor dieser ständigen Temposteigerung. Simmels Wirtschaftsverständnis ist relativ gering, wenn nicht absolut falsch, jedoch ahnt er richtig, dass die Beschleunigung wirtschaftlicher Prozesse der generellen Beschleunigung des Lebens eine wichtige zusätzliche Kraft verliehen hat:

»Die Bedeutung, die dem Gelde für die Herstellung des Lebenstempos einer gegebenen Epoche zukommt, mag zunächst aus den Folgen hervorleuchten, die eben die Veränderung der Geldverhältnisse für die Herstellung des Lebenstempos aufweisen.«

(Simmel 1903/1995 : 569)

Geld und dessen Fließen ist ein wichtiger Faktor der Akzeleration der Produktionsprozesse. Ohne eine Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Strukturen hätte man kaum die Produktionsprozesse und letztendlich den sozialen Wandel beschleunigen können.

Aber was versteht man unter sozialem Wandel? Hartmut Rosa (2005) analysiert die Versuche verschiedener Autoren, den sozialen Wandel zu charakterisieren und bemüht sich, diesen Wandel mit den Beschleunigungsphänomenen in Verbindung zu setzen. In den verschiedenen Gesellschaftsbereichen, so Rosa, lassen sich sehr heterogene Beschleunigungsphänomene beobachten. Zum Begriff oder zur Idee der sozialen Beschleunigung gehört für Rosa die allgemeine Mobilität; die Mobilität ist zu einer allgemeinen sozialen Norm geworden:

»Güter, Menschen, Energie, Geld und Information sollen ihren Standort mit zunehmender Häufigkeit wechseln, um - in einem umfassenden ökonomischen wie kulturellen Sinn - zu zirkulieren. «

(Rosa 2005: 113)

Vor allem aber die gesteigerten sozialen Veränderungsraten, also etwa die Beschleunigung von Berufs-, Parteienpräferenz-, Intimpartner- oder Vereinswechseln oder des Wandels von Beschäftigung und Familienstrukturen pro Zeiteinheit charakterisieren diesen Prozess. Natürlich werden mit dieser Auflistung längst nicht alle sozialen Handlungsmöglichkeiten abgedeckt. Rosa erstellt ein dreidimensionales Modell, in dem sich die Beschleunigung des sozialen Wandels erfassen lässt:

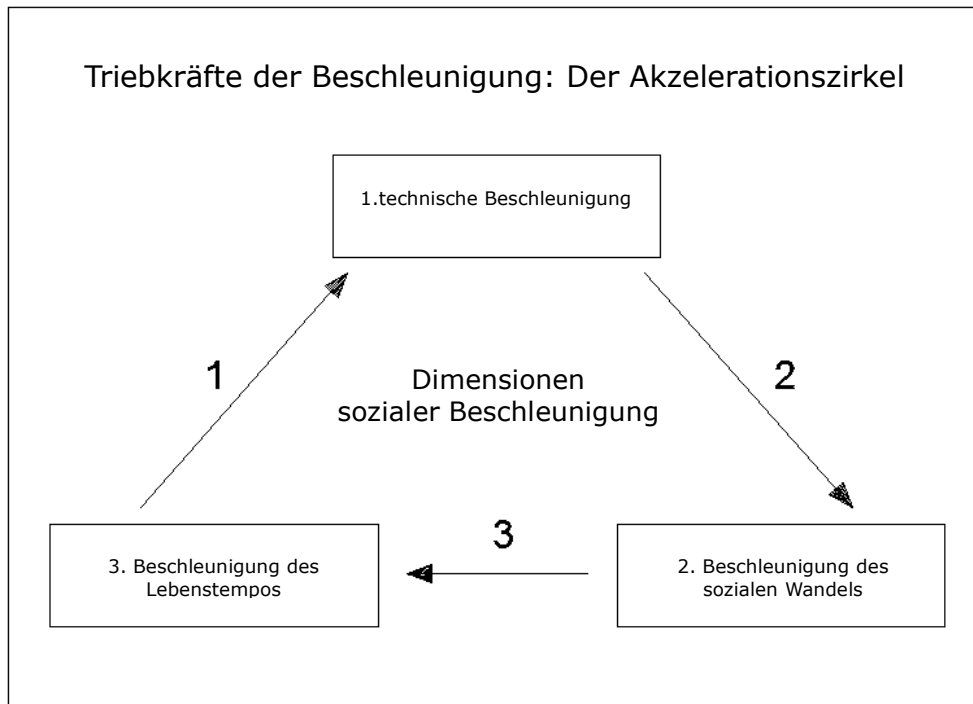


Abb. 7 Nach Rosa (2005: 251) / Eigene Bearbeitung

Diese drei Aspekte oder besser gesagt, Formen der Beschleunigung, tragen alle zur Beschleunigung des Lebens bei. Als Modell handelt es sich um eine vereinfachte Darstellungsform der Beschleunigungsphänomene. Man könnte vieles am Modell kritisieren, etwa die Stellung der einzelnen Faktoren im Modell selbst. Womöglich könnte die Beschleunigung des Lebenstempos nach der technischen Beschleunigung stehen. Aber die Darstellung geht weit darüber hinaus, lediglich eine kausale Reihenfolge zu etablieren. Viel wichtiger, und darin besteht der eigentliche Beitrag von Rosa, ist dieses Zusammenspiel verschiedener Faktoren in einer konkomitanten Weise, die letztendlich die Steigerung der Geschwindigkeit im sozialen Wandel und im Leben erklären.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es nicht, eine umfassende Darlegung der Zeittheorien, geschweige denn, die verschiedenen Ansätze innerhalb der Zeitsoziologie, zu erörtern. Immerhin sind die Analyse und das Modell von Rosa von großem Nutzen, wenn es um die Erklärung des Zusammenhangs zwischen Infrastruktur und sozialer Wandel geht. Die Fortschritte innerhalb der Verkehrsinfrastruktur sind ein wichtiger Bestandteil der technischen Beschleunigung, die für Rosa eine Hauptrolle in den Beschleunigungsphänomenen der letzten zwei

Jahrhunderte spielen. Und Rosa erkennt eine der größten Gefahren innerhalb dieses generellen Beschleunigungsprozesses des menschlichen Lebens: ¹³

»Ob Beschleunigung per se als eine maligne oder benigne temporale Veränderung beurteilt wird, hängt natürlich von ihrer in den Blick genommenen Folgewirkungen ab. Angesichts der grundsätzlichen Begrenztheit menschlicher Lebenszeit ist davon auszugehen, dass die Beschleunigung *zielgerechte Prozesse* (das Herstellen von Gütern oder Zuständen, das Zurücklegen von Transportstrecken, die Übermittlung von Informationen) grundsätzlich als wünschenswert wahrgenommen wird. Eine offensichtliche Gefahr besteht dabei jedoch in der potenziellen »Desynchronisation« von Prozessen, Systemen und Perspektiven infolge einseitiger Beschleunigung.«

(Rosa 2005: 44)

Diese Gefahr der »Desynchronisation« trifft ein, wenn die Innovationen in der Technik nicht allen zugänglich ist. Rosa spricht hier besonders von einigen Staaten, die nicht Schritt halten können; er erwähnt den Fall der ehemaligen sozialistischen Staaten in Osteuropa. Aber die Gefahr kann umso größer und gravierender sein, wenn »Desynchronisation« innerhalb eines Landes stattfindet und den normalen Menschen trifft. Diese Art von Desynchronisation, die als eine besondere Erscheinungsform der Segregation bezeichnet werden könnte, ist besonders dort zugegen, wo die technischen Fortschritte nicht einem gleichmäßigen Entwicklungsmuster folgen. Solche Entwicklungsmuster mit ruckartigen Sprüngen im Ausbau von Kommunikation und Technik sind hauptsächlich in Entwicklungsländern festzustellen.

Infrastruktur und sozialer Wandel in Chile - die neuen Stadtautobahnen -

Wie in allen lateinamerikanischen Ländern kam in Chile die technische Entwicklung, die aus der industriellen Revolution hervorging, nur mit Verzögerung zustande. Die Anwendung neuer Technologien war nicht allgegenwärtig wie in Europa oder in den USA; vielmehr reduzierte sich das Einsetzen von neuen Technologien lediglich auf Erzz Gewinnende Zwecke. Die Anschaffung von neuen Dampfern und die Verlegung von Eisenbahnstrecken waren, Mitte des 19. Jahrhunderts, vollends auf die Gewinnung von Silber und Salpeter in der Atakama-Wüste ausgerichtet. Dieses Muster eines selektiven Einsatzes – das mehrmals von Marktkräften gesteuert wurde - von neuen Technologien hat es dazu geführt, dass von Anfang an von zwei getrennten oder unterschiedlichen Realitäten im selben Land hinsichtlich der Technologieanwendung

¹³ Hier steht das Wort Fortschritt nicht unbedingt für positive Errungenschaften, sondern eher für Weiterentwicklungen, die eventuell problematisch sein können.

die Rede sein kann. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es eine gewisse Demokratisierung; zumindest was den Zugang zu Transporttechnologien angeht, denn es wurde auf eine wachsende Erschließung des Territoriums gesetzt. Jedoch gab es nie einen universellen Zugang zu diesen Services, weil das damit verbundene Auftauchen der sogenannten »Sozialen Frage« auf sich warten ließ. Man geht doch nicht fehl in der Annahme, dass allgemeine Wohlfahrtsthemen wie universeller Gesundheitszugang, sozialer Wohnungsbau und der Ausbau von öffentlichen Bildungsinstitutionen nur ganz langsam auf die Tagesordnung der Politik gesetzt wurden.

Ein ähnliches Entwicklungsmuster erweist der Bau von Stadtautobahnen in den letzten fünf Jahren auf. Dieser Wandel, der in großem Maße der radikalen Paradigmenänderung infolge des neoliberalen Modells zu verdanken ist, hat das Stadtbild der chilenischen Hauptstadt in radikaler Form geändert.

Im Zuge des Modernisierungsprozesses (siehe hierzu Kapitel 5) entstand ein universeller Zugang zu effizienten öffentlichen Transportmitteln. Der Ausbau der öffentlichen Systeme erreichte einen Höhepunkt vor Ausbruch des 2. Weltkrieges (siehe Kapitel 6). Ab den 50er Jahren erfolgte eine Vernachlässigung der öffentlichen Transportmittel zugunsten der Anschaffung von privaten Pkws.

Bis Ende der 70er Jahre galt Chile im weiten Spektrum der lateinamerikanischen Länder als eine Durchschnittsökonomie. Nach der Einführung der neoliberalen Marktwirtschaft entfalteten sich in Chile die Produktionsstrukturen, die einen anhaltenden wirtschaftlichen Aufschwung ermöglichten. Die Wirtschaft boomte besonders zwischen 1987 und 1997 mit Wachstumsraten von ca. 7%. Die nach besseren und moderneren Straßen bedürftigen Produktionsstrukturen verlangten vom Staat und von Privatunternehmen eine rasche Antwort und einen tiefgreifenden Wandel des Verkehrsnetzes insbesondere der Schnellstraßen und des städtischen Hauptnetzes. In Santiago, der Hauptstadt Chiles, mehrten sich die Baustellen, Ausschachtungen und sonstige Zeichen des Infrastrukturwandels. In Santiago wurden sechs neue Stadtautobahnen gebaut; alle diese Projekte wurden ausschließlich von internationalen Konzernen gebaut und werden derzeit von denselben und anderen Konzernen betrieben. Die Benutzungsgebühren werden lediglich durch elektronische Mittel kontrolliert, abgerechnet und einkassiert (free-flow System).

Das chilenische Beispiel ist für jeden der Stadtforschung gewidmeten Wissenschaftler von großem Interesse, weil die Bürger Chiles Hauptstadt, wie Versuchskaninchen neuen Managementmethoden und Bauverfahren ausgesetzt wurden, ohne dass es bis heute starke Gegenstimmen aufkam.

Dieses Phänomen des Schweigens, sowohl der Beteiligten dieser Projekte als auch seitens der Bevölkerung, ist bei der Durchsetzung neuer Maßnahmen allerdings nicht neu in der chilenischen Geschichte. Aber bevor diese Haltung und soziales Verhalten angesprochen werden, lohnt sich, zuvor eine geschichtliche Übersicht hinsichtlich des Infrastrukturbaus und dessen Beziehung zur sozial-räumlichen Segregation zu gewinnen.

Es gibt, wie schon im ersten Kapitel erwähnt, eine historische Reproduktion eines räumlichen Musters. Dieses Reproduktionsphänomen spiegelt sich auch im Bau der modernen Infrastruktur wieder. Milton Santos (1996: 20) spricht von einer »räumlichen Trägheit«, die besonders den Verlauf und die Lage von Infrastrukturbauten bedingen würde:

»Der Verlauf der modernen Verkehrsanbindungen stellt ein gutes Beispiel der räumlichen Trägheit dar: die Autobahnen, die parallel zu den Eisenbahnstrecken gebaut werden, die Straßen und Autobahnen, die dem Verlauf alter Wege folgen, die Brücken, die trotz ungünstiger Lage an derselben Stelle neu gebaut werden. Es gibt viel mehr Beispiele für die Standortkraft der Vergangenheit«

(Santos 1996/1998: 20)

In den nächsten Kapiteln wird die Wechselbeziehung zwischen Infrastruktur - besonders Verkehrsinfrastruktur - und Gesellschaft aus einer historischen Perspektive beschrieben. Dabei wird das Augenmerk auf die Entstehung von Segregationsmustern in der chilenischen Gesellschaft gerichtet.

Kapitel 3. Infrastruktur und Gesellschaftsbildung

Die Bedeutung der Infrastruktur in der Gesellschaftsbildung während der Eroberungsphase und erster Kolonialzeit Chiles

Zwei verschiedene Gesellschaften oder besser gesagt, eine europäische Gesellschaft, die noch nicht ganz aus mittelalterlichen Gesellschaftsstrukturen hervorgeht, trifft auf verschiedene, miteinander verwandte Stämme. Durch dieses Aufeinanderprallen zweier absolut verschiedenen Welten entsteht etwas Neues. Aber dies geschieht nicht automatisch, sondern wird nur durch physische Mittel ermöglicht. Kontakte, die durch Dominanz, Kampf oder Kooperation charakterisiert wurden, waren in erster Linie durch die Vermittlung von Kommunikationswegen oder militärischen Infrastrukturbauten überhaupt zustande gekommen. Man bekämpft den Feind aus der sicheren Stellung der Hochburg und markiert damit auch den Anspruch auf ein gewisses Territorium. Oder man versucht, den Heiden zu konvertieren, indem man Missionare in die Gebiete der Ungläubigen über Pfade, die sich dann später zu wichtigen Verkehrswegen ausbreiteten, schickte. Die ersten Begegnungen zwischen Europäern und Einheimischen geschahen durch die Benutzung von Wegen, Brücken und Fähren. Diese Kommunikations- und Erschließungsbauten waren aber besonders später für die Bildung einer neuen Gesellschaft von entscheidender Bedeutung.

Die Wege des Inkas.

Die Rolle der Infrastruktur in der ersten Eroberungsphase

Während der Eroberungsphase in Amerika hat die vorhandene Infrastruktur der Großimperien eine bedeutende Rolle gespielt. Die spanischen Eroberer haben auf den Gebieten der großen Imperien die Standorte, Bauten, Wege und sonstigen Infrastrukturen verwaltet und genutzt. Im südlichen Teil des Kontinents machten die Spanier keine Ausnahme; von dem, was die Inkas in und um deren Verwaltungszentrum in Cuzco errichtet haben, bleibt vieles noch erhalten. Durch mehrere direkte Zeugen, vor allem Chronisten, aber auch durch neuere Forschungen, bietet sich heutzutage ein ziemlich genaues Bild sowohl vom Können der Inkas, was Infrastrukturbauten angeht, als auch wie diese Bauten für die Fortsetzung der *Conquista* gebraucht wurden. In den großen kulturellen Zentren der Inkas und Azteken gründete der spanische Konquistador keine neuen Städte, sondern adaptierte und taufte die bereits vorhandenen um. In den peripheren Regionen jedoch mussten die Eroberer einen anderen Weg gehen. Im südlichen Teil des Inkareiches zum Beispiel gab es keine wirklichen Städte, aber gerade deswegen spielte die Infrastruktur in diesen desolaten Regionen eine noch bedeutendere Rolle als in dicht besiedelten Territorien. Die Straßen der Inkas erwiesen sich hierzu von größter Bedeutung, denn das Bestehen eines gut gestalteten Straßennetzes (vgl. Abb. 8) hat den

Eroberungsdrang der Europäer deutlich verstärkt. Der Chronist Francisco de Jerez schreibt dazu:

» es geht eben und durch Berge, gut gebaut, sodass sogar sechs Reiter nebeneinander ohne sich gegenseitig zu stören den Weg gehen können. Neben der Straße laufen Röhren mit Wasser, das aus anderen Orten kommt, daraus trinken die Reisenden.«

(Francisco de Jerez zitiert in Greve 1938: 145-146)



Abb. 8 Das Inka-Straßennetz Quelle: Wikimedia Commons nach Plänen von Hyslop (1984).

Die Straßen des Inkas schienen sehr komplex zu sein denn ein anderer Chronist, der ebenfalls von Greve zitiert wird, informiert uns über die verschiedenen Maßnahmen zur Wegweisung:¹

¹ Greve zitiert Agustín de Zárate (Seite 148) ohne die Quelle zu erwähnen –wahrscheinlich gehört dieser Text zum Werk *Documentos Inéditos* von José Toribio Medina. Dieses Versäumnis sollte jedoch die Wahrhaftigkeit des Textes nicht beeinträchtigen, denn die 1938 erschienene Geschichte der Ingenieurwissenschaft in Chile von Greve kann ohnehin als ein unübertroffenes Werk der chilenischen Historiographie bezeichnet werden.

»Und wenn man die Täler verlässt, da folgt die Straße derselben Richtung durch Sandgebiete, und da werden Pfähle in die Erde gestampft und mit Hilfe eines Fluchtschnures ausgerichtet, damit man sich nicht verläuft...obwohl die Pfähle und Sandgebiete jetzt beschädigt sind, denn die Spanier brauchten die Holzpfähle um Feuer zu machen.«

(Agustín de Zárate zitiert in Greve 1938: 148)

Im südlichsten Teil des Inkareiches waren jedoch nicht so viele Infrastrukturbauten vorhanden wie um die Hauptstadt herum. Jedoch war die Qualität der Wege dermaßen gut, dass diese Straßen den Eroberungszug der Spanier sehr erleichterten.

Der erste Spanier, der den Weg in den Süden wagte, war Diego de Almagro. Er hatte jedoch keinen Erfolg bei der Suche nach Gold und Silber, was das Erfolgszeichen jedes ersten Eroberungsversuches war. Auch der Widerstand der Indios während des ganzen Unterfangens hat ihn dazu bewogen, das Land (Chile) zu verlassen und in Peru einer besseren Zukunft nachzugehen. Almagro muss die bereits bestehenden Wege des Inka-Systems benutzt haben, denn sowohl die bis jetzt beschriebene Route als auch der Anden-Pass (Quebrada de Paipote), der von Almagros Trupp als Überquerungsmöglichkeit zum westlichen Teil der Anden benutzt wurde, gehörte zum Straßennetz der Inkas. Hierzu der zeitgenössische Chronist Gongora Marmolejo(1985): *»...y prosiguió su camino hasta el pasaje de Copiapó y de allá atravesó la Cordillera Nevada por el mejor camino que habia.«* (...und setzte er seine Reise fort und passierte die Cordillera Nevada - die Anden - über den besten Weg, den es gab.).²

Wie oben bereits erwähnt, nutzten die Spanier weitgehend die schon vorhandene Infrastruktur. Chile war keine Ausnahme, denn als Pedro de Valdivia, der spanische Eroberer desjenigen Territoriums, das später als »Capitanía General de Chile« bennant wurde, mit seinem 150 Mann starken Trupp in das Mapochotal eindrang, wurden diejenigen Stellen, die bereits von den Inkas und auch von den damals im Mapochotal lebenden Stämmen als günstig empfundenen Plätzen zur Etablierung einer Festung ausgesucht:

»Sowohl die Inkas als auch die Spanier haben den selben Raum und dieselben Plätze benutzt, in denen von den Indios Dörfer errichtet wurden, dabei haben sie auch deren Felder und Bewässerungsgräben genutzt. Zwar wurden in einer ersten Phase die Rechte der Indios auf die landwirtschaftlichen Felder anerkannt, der endgültige Besitz des Landes durch die Konquistadoren ist durch die sukzessive forcierte Umsiedlung der indigenen Bevölkerung zunächst von den Inkas und dann von den spanischen Eroberern ermöglicht worden.«

(De Ramón 1992: 15)

Diese forcierte Umsiedlung der einheimischen Bevölkerung auf die De Ramón deutet, wird durch mehrere Berichte belegt (Silva Vargas 1962: 10). Diese Umsiedlungsstrategie war

² Alonso de Góngora y Marmolejo, ein zeitgenössischer Zeuge der nebst Soldat auch Chronist war. Siehe auch Gongora Marmolejo (1865)

für das »Encomienda-Systems« ausschlaggebend und wurde letztendlich zur Basis der Etablierung von großen Landgütern im chilenischen Territorium.³ Die Wichtigkeit, die die sogenannte »Hacienda« (Landgut) in der sozialgeschichtlichen Entwicklung des Landes einnimmt, ist von großer Bedeutung und verdient deshalb ein Unterkapitel für sich.

Um die kleine spanische Festung, die als »Santiago del Nuevo Estremo« getauft wurde, existierten bereits verschiedene Infrastrukturbauten, vor allem Wasserleitungen, die das Wasser von der vorandinischen Bergkette ins Mapochotal führten.⁴ Greve spricht in seiner Geschichte des Ingenieurwesens in Chile von mindestens 15 verschiedenen Wasserversorgungsbauten (Kanäle, Bewässerungsgräben und dergleichen). Außerdem existierten auch wichtige Zweigwege des Inka-Chasqui-Netzes - ein Nachrichtenübermittlungssystem, das die Kommunikation innerhalb des Inkarreiches aufrechterhielt. All diese Bauten, das heißt, die Wege, die Bewässerungsgräben und auch die Festungen und Stützpunkte der Inkas, spielten, wie bereits erwähnt, bei der Wahl von bestimmten Standorten eine durchaus wichtige Rolle. In den ersten Briefen, die Valdivia an den König von Spanien und Kaiser von Deutschland richtete, wird über diese Bauten keine Auskunft gegeben. Die Lage oder besser gesagt die Wahl des Ortes war jedoch kein Zufall. Valdivia wusste durch seinen einheimischen Informanten, dass südlich des Maipo Flusses die militärische Lage schwer zu sichern sein könnte.⁵

Santiago erwies sich als der beste Ausgangspunkt für neue Eroberungsunterfangen im südlichen Teil des Kontinents.

³ Das System der kastilischen »Encomienda«, das mit einigen Änderungen in den neueroberten Territorien angewendet wurde, hat seinen Ursprung im mittelalterlichen Spanien der Reconquista. Jede »Encomienda« belief sich auf eine Anzahl von Indios, die zu Zwangsarbeit standen. Die Größe der »Encomienda« hing vom Rang des jeweiligen »Encomendero« ab. Die Durchsetzung dieses Systems hatte aufgrund schlechter Arbeits- und Lebensbedingungen ein erhebliches Sterben unter den der Encomienda zugewiesenen Indios zur Folge.

⁴ Valdivia erklärt in seinem Brief an den Kaiser Karl V. vom 4. September 1545, wie er zunächst nur Holzhäuser bauen ließ, aber nach dem verheerenden Angriff von Häuptling Michimalongo am 11. September 1541 er den Entschluss gefasst hat, eine Verteidigungsmauer rund um die kleine Stadt bauen zu lassen. Diese war aus Lehmziegeln errichtet und hatte eine Höhe von 3,20 m. Von anderen Bauten ist kaum die Rede. Nur durch andere zeitgenössische Augenzeugen kann man sich ein Bild von den bereits bestehenden Bauten machen.

⁵ Genau am Rande des *Maipo* Flusses, der immer noch die südliche Grenze der Stadt Santiago bildet, auf dem *Chena* Berg, existierte damals - heute noch als Ruine zu besichtigen - einer der südlichsten *Pukaras* des Inkareiches, das sich bis zum Maule Fluss (ca. 400 km südlich von Santiago) ausdehnte. Die *Pukaras* waren Festungen, die im Falle eines feindlichen Angriffes als Hochburg während einer Belagerung dienen konnten.

Die ersten spanischen Infrastrukturbauten

Da Valdivia seinen Stützpunkt zur Eroberung des chilenischen Territoriums - die Stadt Santiago - an der südlichsten Grenze des noch vor kurzem bestehenden Inka-Reiches etablierte, gab es zu dieser Zeit keine wichtigen Wege südlich vom Mapochotal. Die Konquistadoren waren entweder auf maritime Wege oder auf Querfeldeinritte angewiesen. Da die aufständischen Mapuche immer wieder verdeutlichen, dass sie sich den Spanier nicht unterwerfen wollten, blieb Valdivia nichts Anderes übrig als neue Festungen oder Hochburgen bauen zu lassen.

Pedro de Valdivia schrieb an Karl V., dass die Araukaner wie die Deutschen gekämpft hätten und erklärte ein anderes Mal:

»Auf Ehrenwort kann ich versichern, dass ich - obgleich ich Eurer Majestät 30 Jahre gedient und gegen viele Nationen gefochten habe - nie eine solche Standhaftigkeit bei anderen Leuten gesehen habe. «

(P. de Valdivia in Weischet 1970: 27)

In den Chroniken und Briefen, die in den ersten Eroberungsjahren verfasst wurden, war ständig von Festungen, Hochburgen, Häfen und Speichern die Rede. Es werden keine Wege oder Straßen erwähnt. Aber das bedeutet nicht, dass nach einigen Jahren nach der Gründung der Hauptstadt keine Wege existierten. Nachrichten über Wege und Straßen südlich vom Maule-Fluss werden in wichtigen Dokumenten und Chroniken nicht angeführt; vielmehr muss man in anderen, vielleicht zweitrangigen Dokumenten nach der Existenz von neuen Straßen im südlichen Teil des Landes suchen. So nehmen die Akten vom »Cabildo« de Santiago« eine wichtigere Rolle als verlässliche Datenquelle ein.⁶ In diesen Akten, die das allgemeine Geschäft des »Cabildo«⁷ beschreiben, finden sich Details zum Abschluss von Bauverträgen, aber auch die Gesetzgebung zum Bau von neuen Wegen und Straßen. Diese waren aber meistens nur Privatwege zur Erschließung von Ackerfeldern um die Stadt herum oder zur Beförderung von Vieh. Hierzu Greve:

»Man findet in alten Dokumenten bezüglich der Landverteilung unter den Konquistadoren (Mercedes de tierras) oder auf dem dazugehörigen Protokoll zur Vermessung dieser Landstücke die Bedingung zur Reserve eines Landstreifens von zwei spanischen Ellen für Wege und von zehn Ellen für Hohlwege. «

(Greve 1938: 185)

Es ist auch zu vermuten, dass für chilenische Chronisten die Beschreibung von Straßenbauten nicht ein so wichtiges Thema war, wie bei peruanischen, die mehrmals über die Errungenschaften des Inkareiches im Straßenbau berichteten. So zum Beispiel in der

⁶ Greve zitiert mehrmals die »Actas del Cabildo« (hierzu siehe auch Medina Documentos Inéditos): José Toribio Medina, Colección de Documentos Inéditos para la historia de Chile, Imprenta Ercilla, Santiago 1902.

⁷ Das »Cabildo« (Rathaus) war das wichtigste kollegiale Organ in der Verwaltungsstruktur der spanischen Kolonialstädte.

bekannten Chronik »Histórica Relación del Reyno de Chile«, die erstmals 1648 in Italien vom Jesuiten Alonso de Ovalle veröffentlicht wurde, wird keinen Hinweis auf den Bau von Straßen oder Wegen gemacht. Greve kommt immerhin zu dem Schluss, dass zumindest während der ersten Jahre der Eroberung die Spanier keine Straßen gebaut haben: »Während der ersten Eroberungszeit haben die Spanier einen weiten Gebrauch der bestehenden Straßen gemacht, ohne dabei zu denken, neue wichtige Verkehrswege bauen zu lassen.« (Greve 1938: 181)

Diese absolute Abwesenheit von Investitionen, zumindest was den Bau von Straßen angeht, schien sich in die Länge zu ziehen. Der einzige Weg, an dem man während der ersten Eroberungsphase gearbeitet hat, war der Weg zum Hafen von Valparaíso (Santiagos nächster Hafenstadt). Dieser Weg schien ebenfalls zu Valdivias Zeiten bereits zu existieren, wenigstens als Pfad. Für die Konquistadoren war die maritime Verbindung mit dem Peruanischen Vizekönigreich viel wichtiger als die mühsamen Straßen der Inkas Richtung Norden, weswegen der Weg zwischen Santiago und Valparaíso eine einmalige Bedeutung im primitiven Verkehrssystem des neueroberten Territoriums einnahm.⁸

Festungen

Die strategische Lage von Chile hat die spanische Krone dazu bewogen, das chilenische Territorium als eines mit der höchsten Wichtigkeit hinsichtlich der militärischen Sicherheit einzustufen. Nicht nur die ständigen Attacken von Piraten und Korsaren wie Drake, Cavendish und Hawkins auf die chilenische Küste bereiteten der spanischen Krone viele Sorgen; es war viel mehr der »innere Feind«; die Mapuche-Stämme zwischen dem Itata Fluss und dem Toltén Fluss, die die neuen europäischen Gründungen durch ihre ständigen Angriffe verunsicherten.⁹ In der Nähe der sogenannten Frontera (Grenze) hat man in den ersten zwei Jahrhunderten der Kolonialzeit (16. und 17. Jh.) eine Reihe von militärischen Festungen gebaut.¹⁰ Der Pater Gabriel Guarda (1990: 182) spricht von 97 verschiedenen Festungen im Bio-Bio Raum. Jedenfalls waren die tatsächlich permanent bemannten Festungen nur 14: Yumbel, Tucapel, Los Ángeles, Purén, Santa Bárbara, Nacimiento,

⁸ Alle in diesem Forschungsunterfangen analysierten Karten des 16. und des 17. Jahrhunderts deuten auf die Wichtigkeit der maritimen Wege hin. Keine einzige Karte der sowohl in spanischen Territorien als auch in Holland hergestellten Karten zeichnen Wege oder Straßen auf. Hauptfokus der Karten waren Häfen, Buchten und Riffe. Die Lage der Städte im Inland nimmt eher eine sekundäre Bedeutung ein.

⁹ Hierzu siehe auch (Ross 1891: 44-102)

¹⁰ Mit der sogenannten »Frontera« (Grenze) meinte man die Territorien südlich vom Bio-Bio Fluss. Diese Zone blieb über drei Jahrhunderte von der Gewalt der Spanier bzw. der chilenischen Regierung befreit. Die aufständischen Mapuche Indios leisteten jeglichen Widerstand, dass es bis zur Erfindung des Gewehres mit Repetiersystem den jeweiligen Zentralregierungen einfach nicht gelungen ist, diese Territorien einzuverleiben. Während der Kolonialzeit musste die Spanische Krone einen Spezialetat zur Unterhaltung eines Heeres, des sogenannten »Ejército Situado« (stationiertes Heer) etablieren. Nichtsdestotrotz handelte sich diese »Frontera« um eine durchaus permeable Grenze, die nicht nur den Handel duldete, sondern auch einen Kontakt zwischen den verschiedenen Menschengruppen billigte.

Santa Juana, Talcamávida, Arauco, Colcura, San Pedro, Talcahuano, Concepción und Antuco. Immerhin repräsentierten diese Festungen, vor allem nach dem Generalaufstand und der darauffolgenden Vernichtung 1598 aller Städte und Festungen südlich des Bio-Bio Flusses einen wichtigen Ausgangspunkt zur Konsolidierung von neuen Siedlungen.

Einen Abschnitt für sich verdient die Beschreibung vom Bau eines einmaligen Bollwerkes in und um die Stadt Valdivia. Der Komplex wurde, so zumindest nach Einschätzungen der spanischen Krone, zur Abschreckung möglicher Korsaren- und Piratenüberfälle. Es war, nach den Festungen in Cartagena de Indias (heute in Kolumbien), der größte Verteidigungskomplex in den spanischen Kolonien (Guarda 1953 und 2009). Valdivia war seit ihrer Gründung hauptsächlich als militärische Enklave konzipiert, wurde jedoch nach dem Generalaufstand der Mapuche (1598 bis 1602) völlig zerstört. Zu diesem Zeitpunkt hatte man die strategische Wichtigkeit der Lage der Stadt nicht erkannt, aber als 1643 die Holländer die Trümmer der zerstörten Stadt als wichtiger Stützpunkt für einen Eroberungsversuchs des südlichen Teil des Landes nutzten, wurde es den Behörden in Lima¹¹ klar, dass die Stadt Valdivia zu einem wichtigen Bollwerk der spanischen Kolonialterritorien ausgebaut werden sollte.¹² Was sich dann in Valdivia zugetragen hat dient als extremes Exempel für das was in vielen Städten in Kolonialchile passierte; in der Tat waren die meisten chilenischen Städte militärische Festungen in denen die Bevölkerung eine doppelte Rolle ausübte; zum einen waren sie Kolonisten und Bürger aber zum anderen waren sie gleichzeitig Soldaten, die ständig Ausschau nach möglichen Angriffen halten mussten. So entwickelte sich, besonders um die Stadt Valdivia herum, ein einzigartiges Modell der Gesellschaftsbildung. In der Stadt selbst, d.h. innerhalb der Mauer des Bollwerks, kam eine Gesellschaft aus rein militärischen Elementen zustande. Die sozialen Unterschiede ließen sich lediglich nach den militärischen Graden ableiten. Es gab in den ersten Jahren nach Wiederaufbau der Stadt nur zwei klar differenzierbare soziale Gruppen; Die Oberschicht wurde von den Offizieren gebildet und die Unterschicht von den Soldaten. Aus verschiedenen Berichten weiß man heute, dass die Familienangehörigen der Soldaten nicht nach Valdivia zugezogen waren. Das absolute Nichtvorhandensein von Frauen hat den Marquis von Mancera dazu bewogen, einen Erlass herauszugeben, der die Ablösung lediger Soldaten zumindest alle zwei Jahre anordnete. Diese Maßnahme ist aber nicht in Kraft getreten und so ergab sich, dass der Gouverneur von Chile, Martín de Mujica den Entschluss fasste, die Soldateska mit in Not geratenen Frauen zu versorgen:

»viele Frauen, die wegen ihrer Armut keine andere Lösung fanden als ihren Körper zu verkaufen und dadurch ihre Seele

¹¹ Bis zum Ende der Kolonialzeit war die »Capitanía« oder »Reyno de Chile« der Verwaltungsgewalt des Vizekönigreiches von Peru, dessen Hauptstadt Lima war, unterworfen, jedoch ab 1645 hing die Stadt Valdivia direkt von Lima ab (Guarda 1953: 83).

¹² Wichtigstes Bollwerk im gesamten Kolonialterritorium.

verdamnten, hat er nach Valdivia geschickt um dort die Soldaten zu heiraten; somit hat er diese auf den rechten Weg gebracht und jenen geholfen...«

(José T Polo: Memoiren der Vizekönige von Perú zitiert von Guarda, 1953: 176)



Abb. 9 Batterie der Festung »Castillo de la Pura y Limpia Concepción de Momfort de Lemus« in Niebla bei Valdivia. Quelle Wikimedia Commons; Public Domain.

Diese, eher anekdotische Beschreibung der Umstände in den ersten Jahren des Wiederaufbaus in Valdivia dienen aber zur Betonung der Wichtigkeit der Bemühungen zur strengen Teilung der spanischen von der indigenen Bevölkerung, die sich in den sogenannten »Leyes de Indias« angeführten Vorschriften widerspiegelten. Die durchaus schwankende Politik der spanischen Krone gegenüber dem Kontakt zu der indigenen Bevölkerung führte zu einer lokalen Interpretation bzw. zu einer laxen Anwendung der Vorschriften. Ein anderer Grund war die Einzigartigkeit der kriegerischen Verhältnisse in Chile und die bereits begonnene Rassenmischung, die im folgenden Abschnitt behandelt wird.

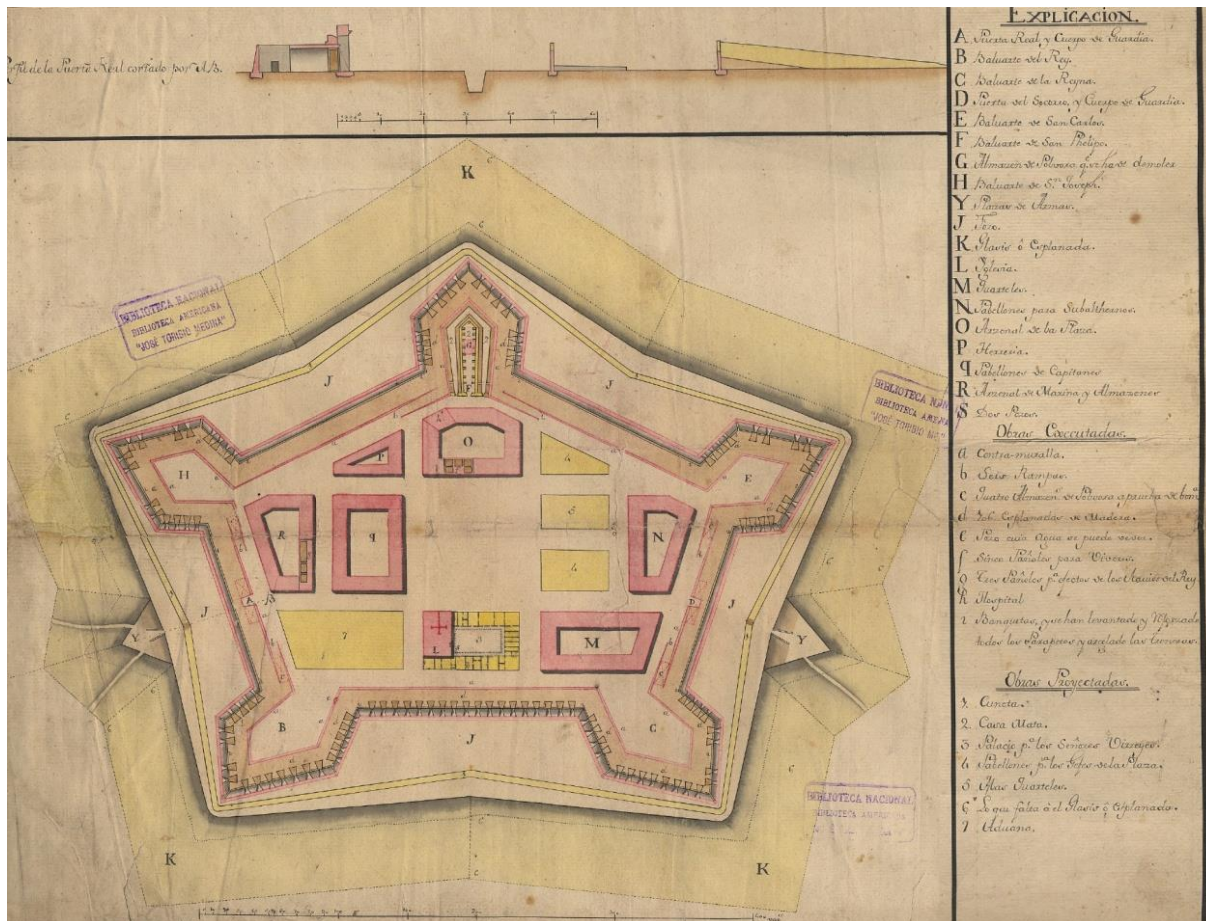


Abb. 10 Undatierter Plan (ca. 1765) von einer Bastion des in Valdivia gebauten Bollwerkes. Quelle: Historische Karten und Pläne, Sala Medina, Nationalbibliothek. Santiago de Chile.

Ethnische Zusammensetzung und soziologische Gliederung. Die räumliche Komponente bei der Gesellschaftsbildung

Die ethnische Zusammensetzung des chilenischen Volkes ist das Ergebnis einer langfristigen Entwicklung, in welche als aufbauende Elemente die einheimischen Indianerstämme, die während und nach der Eroberungsphase gekommenen Spanier sowie in kleinerem Umfang auch europäische Neueinwanderer der letzten 200 Jahre eingegangen sind.

Im Laufe der Jahrzehnte nach den ersten Eroberungszügen der Spanier ist ein großer Teil der Indianer sicher den kriegerischen Auseinandersetzungen, der Versklavung und eingeschleppten Krankheiten zum Opfer gefallen. Man kann aber trotzdem annehmen, dass die größere Zahl dieser indigenen Bevölkerung in dem sich neu bildende Volk aufgegangen ist. Die Rassenmischung spielte eine durchaus wichtige Rolle; ohne diese Rassenmischung wäre die spanische Kolonisation nicht möglich gewesen. Die meisten

eingewanderten Spanier hatten die ganze Kolonialzeit hindurch viele Kinder mit mehreren Frauen. Die Anerkennung der außerehelichen Kinder, vor allem der Söhne, war für die Kolonialspanier etwas Normales (Encina 1959, Castaño Rodríguez 2003)

Francisco Encina beschreibt in einer für unsere Tage etwas seltsame Form diese ersten interethnischen Kontakte:

»In dem Ganzen von den Spaniern besetzten Gebiet und besonders in den Militärlagern zeugte der Iberer mit den Weibern (hembras) der Chinchachilenen und später der Mapuche so viele Kinder, wie es seine Kräfte erlaubte. Von Anfang der Conquista an billigten die Gouverneure und Geistlichen stillschweigend die Vereinigung der spanischen Soldaten mit den jungen Indianerinnen. [...] Álvarez de Toledo spricht von Spaniern, die bis 30 Konkubinen besaßen und der Konquistador Francisco de Aguirre hatte 50 anerkannte Söhne, abgesehen von den nicht anerkannten, die möglicherweise die ersteren noch übertrafen. Das Phänomen der Konkubinen war eine Folge der enormen Disproportionalität zwischen den Geschlechtern. Während bei den Spaniern die Zahl der Frauen unbedeutend im Vergleich zu den Männern war, hatte sich bei den Eingeborenen durch die freiwillige Abwanderung und den Krieg das umgekehrte Ungleichgewicht gebildet.«

(Encina 1959: 179-180)

Diese Beschreibung entspricht zumindest der Situation, die während der ersten Jahre der »Conquista« im Territorium waltete. Die dynamischen Verhältnisse eines »Ausnahmezustands«, der von den Kriegsverhältnissen, besonders im südlichen Teil des Territoriums geprägt wurde, ließen es nicht zu, dass es zu einer Stabilisierung der räumlichen Verteilung der ethnischen bzw. sozialen Gesellschaftsgruppen –wenn man für diese Zeit überhaupt von Gesellschaftsgruppen die Rede sein kann- kommen konnte. Diese ethnische Mischung und Kontakte zwischen Indianerinnen und Konquistadoren haben nicht unbedingt zu Sesshaftigkeit oder zu einer klaren Etablierung von neuen Familien geführt. Ausnahme zu dieser Regel waren normalerweise die Ehen zwischen einigen Konquistadoren und Kaziken Töchtern bei denen es sich auch um eine Art Vernunftehe handelte. Abgesehen von der konstanten Rassenmischung zwischen Spaniern und Indianern, gab es außerdem, wenn auch nur in relativ geringem Umfang eine Mischung von Mestizen und Indigenen mit schwarzen Sklaven. Die in den Zählungen des 17. Und 18. Jh. Aufgeführten Schwarzen und Mulatten sind, so Thayer Ojeda (Thayer Ojeda 1919/1983: 261), ohne Nachwirkungen für die chilenische Bevölkerung geblieben:

»Es sind zwar schwarze Sklaven, besonders während des 17. Jh. Nach Chile eingeführt worden, aber die Zahlen umfassen aber auch die Provinz von Cuyo auf der Ostseite der Anden und es ist zu erwarten, dass der größte Teil der schwarzen Bevölkerung dortgeblieben ist.«¹³

(Thayer Ojeda 1919/1983: 261)

Man rechnet generell von 5000 bis zu 6000 schwarzen Sklaven, die über die gesamte Kolonialzeit (250 Jahre) vom Vizekönigreich von La Plata (Argentinien) nach Chile verkauft

¹³ Die Provinz »Cuyo« gehörte bis 1776 zum chilenischen Territorium; heute ist sie ein Teil von Argentinien.

worden sind. Diese Informationen werden durch die Forschungen von Guarda (1980) bestätigt; nach akribischer Überprüfung verschiedener Datenquellen der Stadt Valdivia kommt er zu dem Schluss, dass die Nummer schwarzer Sklaven generell über die gesamte Kolonialzeit gering blieb.

Pereira (1965: 365) gibt für das Jahr 1600 die Zusammensetzung der Bevölkerung Zentralchiles mit 10 000 Spaniern, Europäern und Criollos (in Chile geborene Weiße), 20 000 weißen Mestizen, 19 000 Schwarzen und farbigen Mestizen, 230 000 befreundeten und 270 000 aufrührerischen Indianern an.

Die Wege des Menschenschmuggels; der Sklavenhandel von La Plata

Der Menschenschmuggel aus dem argentinischen Territorium bleibt bis heutzutage ein relativ unbekanntes Kapitel der chilenischen Kolonialgeschichte. Womöglich diese Ungewissheit oder besser gesagt dieses Desinteresse seitens der Historiker liegt an der Tatsache, dass der gesamte Sklavenhandel über argentinische Wege von der spanischen Krone untersagt war und demzufolge nur spärlich dokumentiert ist. Der Menschenschmuggel, der beinahe ausschließlich von portugiesischen und argentinischen Agenten betrieben wurde war bis heutzutage selten Gegenstand historiographischer Studien. In einer Studie über den Sklavenschmuggel zwischen der Stadt Buenos Aires und der Provinz Córdoba wird etwas Licht auf diese infame Aktivität geworfen (Tomadoni/Pita 1984). Die Meisten schwarzen Sklaven, die von argentinischen Händlern bei portugiesischen Importeuren gekauft wurden hatten als Destination das Gebiet um Potosí in Bolivien (damals Alto Peru genannt), wo sie auch zu hohen Preisen verkauft werden konnten. Die schwarzen Sklaven wurden äußerst harten Verhältnissen ausgesetzt und viele kamen schon während der Reise aus Afrika oder Brasilien ums Leben. Die Sklaven wurden je nach Alter oder körperlichem Zustand eingeteilt.

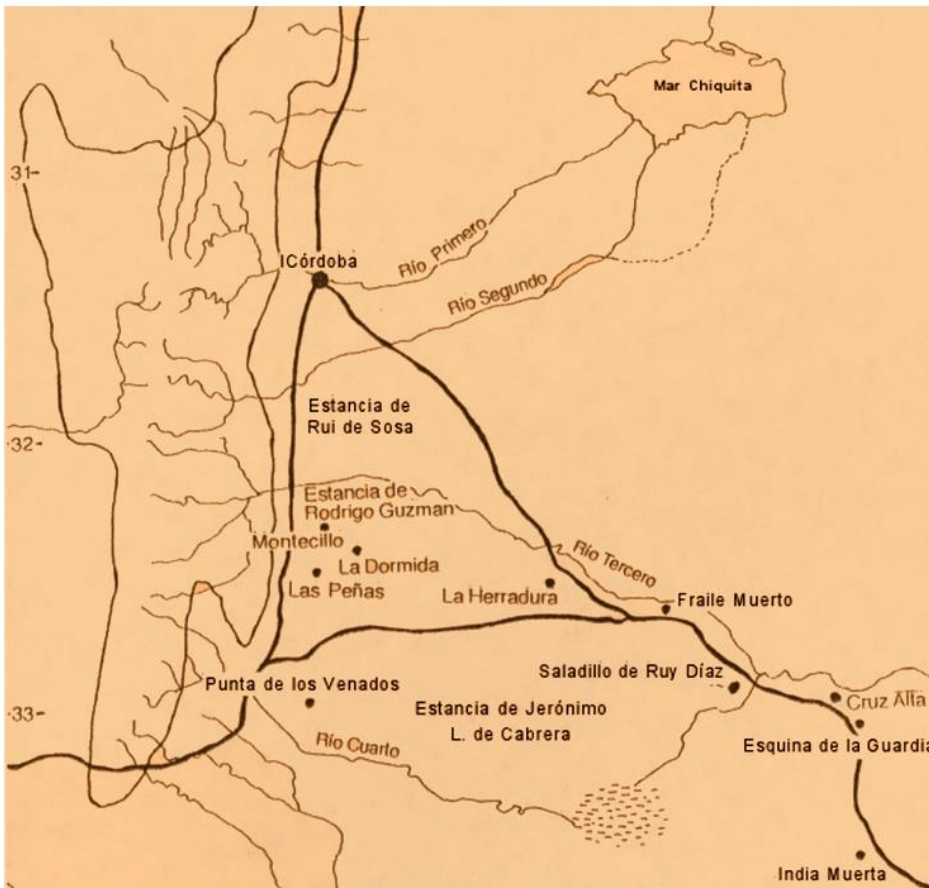


Abb.11 Die Wege der Schmuggler um Córdoba. Quelle: Tomadoni/Pita 1984 S.88

Aber viele wurden auch nach Chile verkauft. Dieser Handel mit Chile lohnte sich aus verschiedenen Gründen, nicht zuletzt, weil viele Sklaven einfach nicht in der Verfassung waren, den langen und mühsamen Weg von Buenos Aires nach Bolivien durchzumachen. Córdoba fungierte also als Drescheibe im Sklavenschmuggel und manchmal lohnte sich einige »billige Stücke« nach Chile zu verkaufen allein aus dem Grund etwas Geld gegen diese geschwächten und kranken Sklaven zu erhalten. Die schwarzen Sklaven waren in Chile als Statussymbol sehr begehrt und man legte nicht so viel Wert auf die körperliche Verfassung eines so wie so als »Mangelware« bezeichneten Menschen, wie es tatsächlich die schwarzen Sklaven in Chile waren.¹⁴ Der Höhepunkt des Menschenhandels Richtung Chile erlangte, so Tomadoni und Pita, einen Höhepunkt zwischen den Jahren 1565 und 1610. Die meistbenutzte Route war von der vor kurzem gegründeten Stadt Córdoba (diese Stadt diente als Zwischenstation und Verteilungspunkt) über Punta de los Venados, Río Cuarto, die Cordoba-Gebirge (Sierras de Córdoba), dann über San Luis bis zur Stadt Mendoza. Die Anden konnten man aber nur zwischen November und April passieren; dies geschah entweder über Uspallata und den Pass Las Cuevas oder etwas weiter nördlich

¹⁴ Dass schwarze Sklaven ein Statussymbol waren wird sowohl in der Studie von Tomadoni (1984: 66) als auch in der von Guarda (1980 : 74) belegt.

über den Pass de los Patos. Reginaldo de Lizarraga, Bischof von Santiago de Chile beschreibt 1605 diese Route folgendermaßen:

Von diesen zwei Dörfern (San Juan und Mendoza) aus geht man zum Chile-Königreich, man passiert die verschneite Kordillere und wenn man nicht auf das Schmelzen des Schnees wartet so läuft man die Gefahr in der Reise zu erfrieren. Im höchsten Abschnitt der Kordillere findet man keinen Viertel Meile flaches Land [...] Um Abzusteigen muss man über Klüfte im Felsen runter klettern und das gleiche gilt für den Anstieg; man geht folgendermaßen vor: man läuft mit Leinenschuhen damit der Reisende nicht abrutscht und mit einem Seil um die Taille werden einen nach dem anderen gesichert...«

(Borja de Flores 1978: 11)

Die äußerst mühsame Durchquerung der Anden war nur die allerletzte Etappe einer an sich sehr beschwerlichen Reise von Afrika bzw. Brasilien über Buenos Aires und Córdoba bis nach Santiago de Chile. Da die rund 1000 km. Entfernung von Buenos Aires bis Mendoza -um sich der Kontrolle der Zollbeamten zu entziehen- über sogenannte »caminos desusados« (ungewöhnliche Wege) führte, setzte man dabei die Sklaven allerhand unmenschlichen Umständen aus; Krankheiten, langen Fahrten mit angelegter Kette, keinem sauberen Wasser und nur spärlichem und schlechtem Essen. Die wie Vieh mit glühenden Eisen markierten Sklaven hatten irgendwie eine Ahnung von der inhumanen Behandlung während der Reise und viele nahmen sich sogar das Leben vor Reiseantritt:

»Die Einschiffung verursacht eine große Verwirrung unter den Sklaven. Der Afrikaner verlässt sein Land Richtung einer ungewissen Welt und die fremde Zeremonie der Taufe erhöht seine Ängste; unter den Gefangenen ging das Gerücht, dass man entweder als Speise für die Spanier endet oder dass man aus ihnen Fett gewonnen wird. Diese Situation bewegte manche dazu, vom Bord zu springen um im Meer zu ertrinken. «

(Tomadoni/Pita 1994: 77)

Die Taufe der geschmuggelten Sklaven versteht sich umso mehr, wenn man die Tatsache berücksichtigt, dass der wichtigste Betreiber des illegalen Sklavenschmuggels die katholische Kirche war.¹⁵ Der Handel und Haltung von Sklaven durch Priester bzw. Priesterorden befreite die Afrikaner aber von unmenschlichem Transport und Behandlung, zumindest vor ihrer Ankunft an dem Destinationsziel nicht. Nach ihrer Ankunft, allenfalls im chilenischen Kolonialterritorium ging es den Sklaven verhältnismäßig gut. Viele fanden eine in geringenem Maß belastende Beschäftigung als Schuster, Schmied, Ausrufer oder Landgutverwalter. So waren viele darunter nach ein paar Jahren in der Lage, ihre Freiheit zu erkaufen. Guarda (1980: 75-76) entdeckt in den Dokumenten über die Lage des Hausdienstes während der Kolonialzeit in den Städten Valdivia und Osorno, dass die schwarzen Sklaven eine relativ humanitäre, ja sogar spezielle Behandlung genießen. Sie bekamen, so wie die Indios auch den Familiennamen ihrer Herren, aber im Gegensatz zu den Indios, fungierten die Schwarzen manchmal als Taufpaten oder sogar als Trauungszeugen von dem Herrn der Hacienda, was eindeutig von einer

¹⁵ Bemerkenswert ist der Fakt, dass die Erste unerlaubte »Ladung« mit schwarzen Sklaven vom Bischof von Tucumán Fray Francisco de Vittoria 1585 organisiert wurde; hierzu (Moutoukis 1988: 74).

Vorzugsbehandlung spricht.

Die Straßen zu den »Pueblos de Indios« und die Symbiose mit der Hacienda

Als die Spanier das chilenische Territorium eroberten, haben sie verschiedene Siedlungen vorgefunden. Diese Siedlungen entsprachen jedoch weder den europäischen noch den von den Inkas etablierten Niederlassungen. Es waren eher zerstreute Hütten die einigermaßen zu einem Ort gehörten oder einem bestimmten Häuptling zugeschrieben waren. Aber von Anfang an haben sich die Konquistadoren um die Formung von regelrechten Dörfern bemüht. Die größere Dichte eines Dorfes diente zu verschiedenen Zwecken, aber besonders zur Kontrolle der Bevölkerung. Als Faustregel galt die Konsolidierung bzw. die Gründung von »Pueblos de Indios« (Indianerdörfer) durch die Zuweisung von einem Stück Land an jeden einzelnen Indianer und die Etablierung von Gemeinschaftsgütern (tierras de comunidad). Aber dieses System, das nach der sogenannten »mensuras de Ginés de Lillo« (Generalinventar und Landvermessung durch Ginés de Lillo) Anfang des 17. Jh. versucht wurde, kam nie richtig zustande. Der wichtigste Grund dafür war die bereits erwähnte Institution der »Encomienda«. Die Indios wurden bis dahin systematisch umgesiedelt und da eingesetzt, wo es nun gerade nötig war; vor allen Dingen aber im Bergbau und in landwirtschaftlichen Arbeiten. Nach Meinung von Silva (1962: 9) pendelte das Prinzip der Gouverneure zwischen zwei Extremen: entweder wurde die indigene Bevölkerung in Indiosdörfern konzentriert und somit fern von den Einsatzgebieten der Encomiendas gehalten oder die Umsiedlung und Neuetablierung von Niederlassungen um die Landgüter der Konquistadoren herum geduldet.

Sei es, dass sie einen »Pueblo de Indios« bewohnten oder sei es, dass einem »Hacienda« zugeschrieben waren, die Indios repräsentierten in den ersten Jahrzehnten, ja sogar während des ganzen ersten Jahrhunderts der Kolonialzeit die wichtigste Arbeitskraft.

So mussten also auch die Verkehrsanbindungen geschaffen werden, um diese Arbeitskraft in Gang zu setzen. Guarda spricht von Tentakeln, die die Erschließung des Territoriums ermöglichten:

»Jede Landverteilung (merced de tierra), Mission, Encomienda, (conversión oder doctrina), jede zur Landwirtschaft genutzte Fläche, jede Festung wird zu einem Tentakel, der die Erschließung des Territoriums unter der ordnenden Auffassung, die aus den urbanen Zentren ausgeht ermöglicht [...] Die Straßen werden zu Flussläufen der Fortbewegung und leiten diesen Lebensnotigen Kreislauf zwischen dem Kopf und den entferntesten Gliedern [...] Eine neue Ordnung zwingt ihre rationelle Prägung über die Topographie auf.«¹⁶

(Guarda 1968: 10)

Guarda geht in die Details der Gründung von neuen Städten und Dörfern ein, aber seine

¹⁶ Conversiones und doctrinas (Konversionen und Doktrinen) waren kleine kirchliche Einrichtungen, die zur Konvertierung indigener Bevölkerung dienten. Meisten standen diese Einrichtungen an strategischen Orten zwischen mehreren Haciendas und Indiosdörfern.

Baleato gefertigten Karte werden zum ersten Mal auf einer offiziellen Karte der spanischen Krone die Straßen des Reino de Chile abgebildet. Diese Karte, die der von López in der Faktur sehr ähnelt unterstützt die These der Wichtigkeit der ökonomischen Aktivität der Hacienda bei dem Ausbau von Verkehrsanbindungen. Die Wege verlaufen wo wichtige Landgüter sind und nicht unbedingt über die kürzesten Wege zwischen den Städten.

Manchmal handelte es sich aber auch um eine Kette von Haciendas, die keinen Ausstrahlungseffekt auf das Territorium hatten. Es war ein in sich selbst gekehrtes System, das auf minimalen Austausch angewiesen war. Diese in sich verschlossenen Systeme, die aus einem oder einigen »Pueblos de Indios« (Indiodörfern oder Siedlungen) und einem zentralen Ort (der Hacienda) bestanden, blieben mehr oder minder über zweihundertfünfzig Jahre hindurch fast unberührt. Nur gegen Ende der Kolonialzeit wurde eine neue Siedlungspolitik seitens der Kolonialbehörden angesteuert.

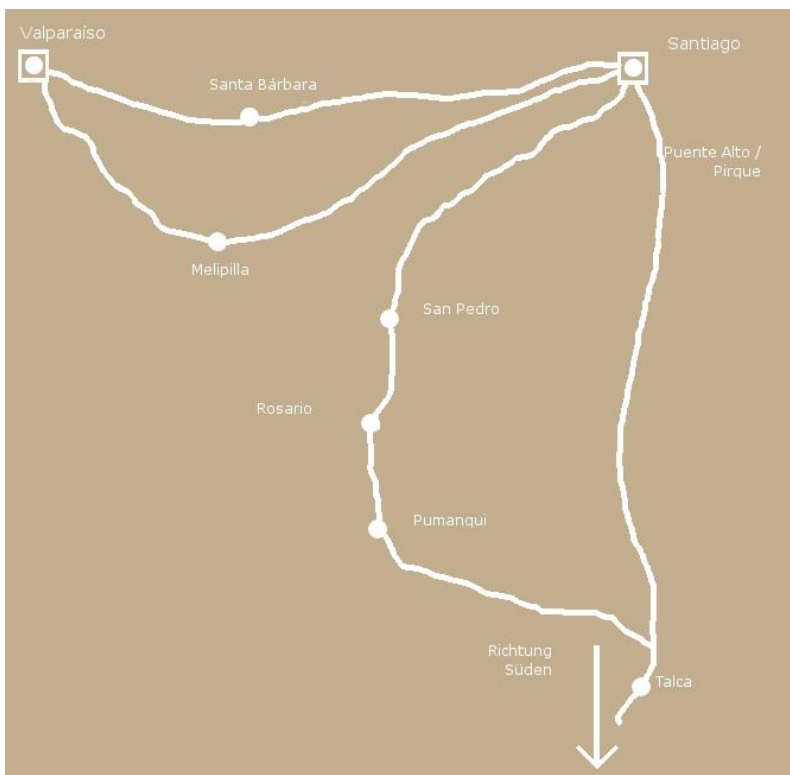


Abb. 14 Wichtige Wege in Zentralchile, die an große Landgüter vorbeiführten. Eigene Bearbeitung nach der Karte von 1798 nach Baleato (Cartografía Colonial de Chile, José Toribio Medina, Exemplar des Iberoamerikanisches Institut Berlin).

Die »Hacienda Colonial« und deren Wichtigkeit bei der Bildung einer geteilten Gesellschaft

Die »Hacienda« (Gut) oder auch »Estancia« genannt, war an sich kein Infrastrukturbau, blieb aber während der gesamten Kolonialzeit die wichtigste wirtschaftliche Einheit in der Kolonialökonomie des Landes. Die »Hacienda« war ein Komplex, das in Worten von Guarda (1968) eine beinahe urbane Struktur erwies. Über die unumstrittene wirtschaftliche Wichtigkeit der »Hacienda« während der Kolonialzeit hinweg, die »Hacienda« repräsentierte ein Schmelztiegel für die entstehende chilenische Gesellschaft. Hauptsächlich durch die Kontakte, die innerhalb der landwirtschaftlichen Aktivitäten und anderen produktiven Beschäftigungen geknüpft wurden, ist es zum »Mestizaje« gekommen.¹⁷ Die Größenordnung der Güterproduktion in der kolonialen »Hacienda« machte, zumindest im ersten Jahrhundert, jegliche städtische Investitionen auf dem Gebiet der Güterproduktion unnötig.¹⁸ Das koloniale Landgut produzierte alles was die junge »Capitanía« benötigte. Die erste Phase bei der Etablierung der ersten »Haciendas« konzentrierte sich die Produktion auf die Gewinnung von Edelmetallen wie Gold und Silber und die Herstellung von Lebensmitteln. Wenige Jahre danach, in einer zweiten Entwicklungsphase des »Hacienda-Modells«, wurden Produktionsüberschüsse sogar in andere Kolonialgebiete exportiert. Die »Hacienda« produzierte zunächst gesalzenes Fleisch, Talg und Korduanleder. Dann aber auch Holz und Schmiedeerzeugnisse. Das Zentrum dieses Kolonialkomplexes waren die sogenannten »Casas Patronales« (Häuser des Dienstherrn). Neben dem Haus für den Herrn wurden auch andere Bauten errichtet, wie Speicher, Scheunen, aber auch Kapellen und Räume zur Christianisierung und Kontrolle der zur »Encomienda« gehörenden Indios. Man muss zu diesem Punkt sagen, dass die ersten »Haciendas« vollends auf das »Encomienda-System« angewiesen waren, denn in den ersten Jahren gab es weder eine arbeitsfähige Mestizo-Bevölkerung noch waren genügend Europäer im Territorium um landwirtschaftliche Arbeiten im großen Ausmaß verrichten zu können. Ferner mussten sich die Eroberer vielmehr um die Verteidigung der Städte und »Haciendas« kümmern, denn die Gefahr einer indianischen Attacke war, zumindest bis zum Ende des 16. Jahrhunderts, ständig zugegen:

¹⁷ Die geläufige Übersetzung von »Mestizaje« (ethnische Mischung) scheint uns nicht die genaueste zu sein. Vielmehr handelt es sich hier um ein Phänomen des interkulturellen Austausches als bloß eine ethnische Mischung. Hierzu siehe auch Rodríguez Castaño (2003).

¹⁸ Vielleicht die einzige Ausnahme zu diesem Phänomen war die Wirkung eines einzigen Konquistadors. Es handelte sich um Bartolomé Flores (Bartholomäus Blumenthal), gebürtiger Nürnberger, der zunächst als Zimmermann fungierte. Der zu den 150 Mann starker Truppe von Valdivia gehörende Deutsche hat nicht nur Möbel hergestellt; er betrieb die einzige Mühle und eine Karrenfabrik. Blumenthal aber arbeitete sogar als Feldingenieur, denn Valdivia beauftragte ihn mit den wichtigsten Infrastrukturbauten. Es ist auch zu vermuten, dass er mit dem Ausbau der Straße zwischen Santiago und deren Hafenstadt Valparaiso beauftragt worden ist; letztendlich hieß diese Route auch »Camino de las Carretas« (Straße der Karren) oder »Camino de Flores« (Floresstraße). Hierzu siehe auch Greve: (1938: 166).

»Die Wechselbeziehung zwischen den Pehuenches und den Spaniern war durch den Schmuggel und den Handel von Vieh gekennzeichnet. Gruppen von Indios sind mittels Angriffe auf die »Haciendas« dazu gekommen, an großes Volumen an Vieh, das sie letztendlich zu den unter ihnen kontrollierten Territorien trieben, zu ergattern. «

(Villalobos 1989: 26)

Abgesehen von der ständigen Gefahr, von feindlichen Mapuches gestürmt zu werden, bestand nach wie vor ein dringendes Bedürfnis nach indigener Arbeitskraft. So machte man bereits zu Beginn der Eroberungsphase den Unterschied zwischen »Indios de Paz« (befreundeten Indios) und »Indios de Guerra« (aufrührerische Indios). Unter den ersten zählten sich die »Mitimaes« und auch die sogenannten »Yanaconas«. Die »Yanaconas« oder »Yanacunas« waren Indigenen, die bereits unter den Inkas Sklaven waren. Die sogenannten »Mitimaes« waren, wie auch weitgehend bei den »Yanaconas« der Fall war, aus anderen Territorien des Inkarreiches zwangsumgesiedelte Volksstämme. Das Wort »Yanaconas« wurde unter den Eroberern dann zu einem Synonym für friedliche Indios-Gruppen obwohl viele dieser »Yanaconas« keinen Bezug weder zu den ursprünglichen Umsiedlungsbewegungen unter den Inkas noch zu den aus den nördlichen Teilen des Landes stammenden Stämmen hatten. Es handelte sich also um normale Mapuche-Indianer, die ein friedliches Leben mit den spanischen Kolonisten führten. Wie es bereits im vorigen Abschnitt erklärt wurde, entstand ein symbiotisches Verhältnis zwischen den »Haciendas« und den sogenannten »pueblos de indios«, bei dem die Indios zwischen ihren eigenen kleinen Landbesitzen und der »Hacienda« pendelten. Aber nach und nach ergab sich, dass die »Hacendados« die Gelegenheit ausnutzten, ein doppeltes Geschäft zu schließen.¹⁹ Im Laufe der Zeit wurden kleine Pächter innerhalb des Landgutes geduldet. Am Anfang handelte es sich um eine Frage der gemeinsamen Sicherheit, besonders um den Vieh-Diebstahl zu verhindern. Dann Sahen aber die Landherren wohl ein, dass die Pachtung kleiner Parzellen die Erträge innerhalb des Gutes steigern konnten. Zum einen konnten unbebaute, meist schwer zu erreichende Stellen des Landguts auch genutzt werden, zum anderen konnten diese Pächter als zusätzliche Arbeitskraft bei Saisonbedingte Arbeiten eingesetzt werden. So ist wohl die Institution der »Inquilinos« ins Leben gerufen worden.²⁰ Diese Gruppe wird letztendlich nicht nur eine große Bedeutung für die Weiterentwicklung der Landwirtschaftlichen Struktur des Landes haben, weit darüber hinaus, werden die »Inquilinos« später für die sozial-räumliche Struktur der Städte ausschlaggebend sein.

Das Inquilinaje und die Entstehung einer Unterschicht

Als »Inquilinaje« wird in der sozialen Geschichte des Landes das landwirtschaftliche-

¹⁹ Grundbesitzer, Landbesitzer.

²⁰ Das Wort »inquilino« bedeutet ungefähr was man im Deutschen unter »Fronbauer« bezeichnet.

soziale Phänomen der Aufnahme von Pächtern in großen Landgütern bezeichnet.

Lange dauerte die Polemik um den Ursprung der »Inquilinos«; waren diese nachkommen der den »Encomiendas« zugeschriebenen Indianer oder waren es Mestizen? Die Antwort kam erst nach einer akribischen Analyse verschiedener historiographischen Quellen seitens Mario Góngora (1960). Vor dieser Studie waren sich die Historiker einig, dass es eine enge Beziehung zwischen dem »Encomienda-System« und dem Aufkommen des »Inquilinaje« bestand; die »Inquilinos« wären also nichts anderes als die Nachkommen jener Indianer, die als Zwangsarbeiter während der ersten Jahrzehnte fungierten. Nach Góngora wissen wir, dass es sich bei der Entstehung der »Inquilinos« um ein viel komplexeres Phänomen handelt. Aber wie waren diese ursprünglichen »Inquilinos«? Am Anfang gab es nur wenige, die zu dieser Kategorie gehörten; sie waren einfache Bauern, die ein kleines Stück Land innerhalb des Landguts pachteten:

»Der ›inquilino‹ hat Bewegungsfreiheit ist aber dazu verpflichtet bei dem Vieheinsammeln und den Drescharbeiten zu helfen, die Bewässerungskanäle zu reinigen und den Landherrs bei anderen Arbeiten zu unterstützen. «

(Góngora 1960: 13)

Diese kleinen Pächter waren zwar nicht an einen festen Sitz oder zu einer Arbeitsstelle gebunden und hatten daher absolute Bewegungsfreiheit, aber sie waren nicht in einer guten Position hinsichtlich der Arbeitsbedingungen und Lebensverhältnisse. Die Arbeit und Landnutzung der »Inquilinos« stand ständig unter härterer Kontrolle. Sie durften nie über eine gewisse Anzahl Tiere verfügen; ungefähr zwei oder drei Kühe und einige Arbeitspferde. Auch das Land, das sie bewirtschafteten durfte eine gewisse Größe nicht überschreiten; gerade mal so groß, um eine durchschnittliche Familie ernähren zu können. Auch die Anschaffung von Arbeitsgeräten und Freistellung von Leihtieren wurde von vornherein verboten. Diese prekäre Situation wurde auch durch die Anwendung von verbalen Verträgen umso mehr verunsichert. Neben dem »inquilino« gab es in der »Hacienda« eine große Anzahl anderer Arbeitskategorien: mayordomos (Verwalter), capataces (Unterverwalter), Hirten, allgemeine Landarbeiter, Tagelöhner und Vieh- bzw. Maultiertreiber. Vielen dieser Arbeiter standen ebenfalls Landstücke zur Verfügung und hatten einen ähnlichen Status wie der regelrechte »Inquilino«. Die Arbeiter, die prinzipiell für das Landgut arbeiteten durften das Land entweder ohne jede Gegenzahlung bewirtschaften oder mussten eine geringe Abgabe leisten. Während des gesamten 19. Jahrhunderts postulierten die Historiker, dass die »Inquilinos« entweder von den »Encomienda-Indios« oder von den sogenannten »Indios de Hacienda« stammten; zwar konnte dies durch akribische Forschung (Góngora 1960: 20-22) von Kolonialdokumenten widerlegt werden, aber was eine richtige Einschätzung seitens der im 19. Jahrhundert agierende Historiker war, ist die strukturelle Beibehaltung, zumindest in einer ersten

Übergangsphase, einer mittelalterlichen feudalen Struktur im chilenischen Gesellschaftsbild.²¹ Mit Recht behauptet Frank (1967/2004: 14), dass die feudalen Züge jener ersten chilenischen Wirtschaftsordnung sich durch die Annahme einer autarkischen Landwirtschaft ohne jeden Handel auszeichneten. Villablanca vertritt dagegen die Position, dass es sich eher um eine Mischform zwischen Feudalismus und modernem Kapitalismus handelte (1998: 10). Die These von Villablanca bezieht sich aber lediglich auf das Gebiet der Landwirtschaftlichen/Wirtschaftlichen Produktionsverhältnisse. Seine Auffassung der Gesellschaftsordnung während dieser ersten Bildungsphase deutet klar auf ein rein feudales Gesellschaftsbild hin. Für ihn galt in den ersten Jahrzehnten der Kolonialzeit eine regelrechte Kastengesellschaft, die nur durch die langsame und allmähliche Assimilierung der Indios, Mestizen und Mulatten überwunden werden konnte:

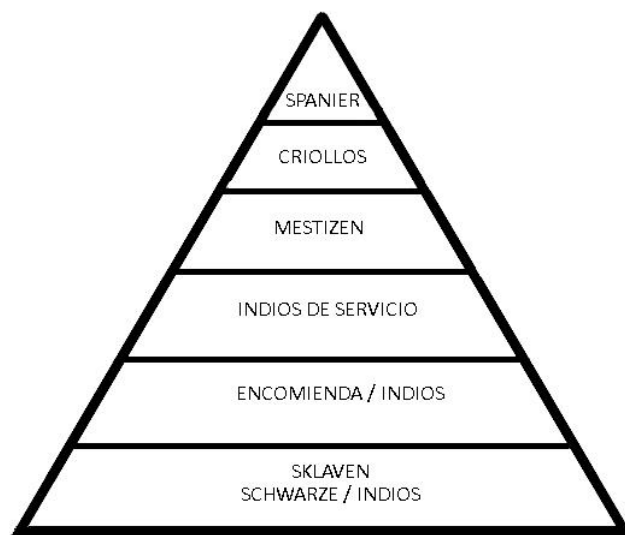


Abb. 15 Gesellschaftspyramide nach Villablanca. Eigene Bearbeitung

Dieses langsame Hineinwachsen der einst streng geteilten Gruppen in die Gesellschaft ergab jedoch keine egalitäre Gesellschaftsordnung. Die Differenzierung basierte dann nach und nach auf sozioökonomischen Faktoren, die die rassistischen bzw. ethnischen Faktoren bei der gesellschaftlichen Einordnung der Menschengruppen ablösten. Sowohl Villablanca als auch Góngora sprechen von einer regelrechten legalen Assimilierung des Indios:

»Die strengen sozialen Schranken, die Europäer oder Weiße von den Indios trennten und die für gewisse Autoren einer Kastengesellschaft entsprachen, haben sich im Laufe der Zeit geschwächt. Eine wichtige Rolle bei dieser Schwächung spielte damals die legale Assimilierung von Indios, Mestizen und Mulatten. Die Indios, die ihre Dörfer verließen und die zweite Generation von Mestizen, die einen spanischen Namen trugen und europäische Kleider anzogen wurden als »Spanier« betrachtet...«

(Villablanca 1998: 59)

²¹ Die »Indios de Hacienda«, ähnlich wie die sogenannten »Indios de servicio« (siehe auch Guarda 1980: 67 ff.) gehörten zum Hauspersonal und waren landwirtschaftlichen Arbeiten weitgehend nicht ausgesetzt.

Aber welcher war der Ursprung dieser ersten »Inquilinos« wenn sie weder Nachkommen der »Encomienda-Indios« noch zu den »Indios de servicio« gehörten? Die Antwort ist durchaus tragisch und verhängnisvoll zugleich. Die ersten Inquilinos waren, so Góngora, in erster Linie »Yanaconas« oder freie Indios und demzufolge entwurzelte Menschen, die sich keinerlei Gruppe anknüpfen vermochten. Aus diesem Grund mussten sie jede Überlebensmöglichkeit annehmen. Im Laufe der Zeit entwickelte sich diese Gruppe von entwurzelten zur schwächsten Schicht der Gesellschaft

Die permanente instabile Situation der »Inquilinos« war zum einen auf die bereits erwähnte Beschränkung seitens der Gutsherren, die Pachtstücke erweitern zu wollen und zum anderen die absolute Unmöglichkeit jegliche finanzielle Unterstützung in Form eines Kredits sowohl von Privaten als auch vom Staat oder der Kirche zu bekommen, zurückzuführen.²² Die Lage der »Inquilinos« blieb weitestgehend die ganze Kolonialzeit hindurch beinahe unberührt; ja sogar weit in die republikanische Phase hinein blieb diese Gesellschaftsordnung beinahe intakt. So berichtet Ochsenius (1895) von seinen Erfahrungen und Erkundungen in Chile zwischen 1857 und 1869 von der absolut prekären Situation dieser Menschen, die in den großen Haciendas ihr Leben bestritten:

»Selbst unter patriarchalischem Charakter dieses Verhältnisses blieb der Inquilino völlig abhängig, arm, ungebildet und ohne Interesse für das Ganze [...] Dazu hingen die klimatischen Verhältnisse es mit sich, dass es in einem großen Teile des Landes der Ackerbau vorteilhaft nur auf großen Gütern betrieben werden kann, weil künstliche Bewässerung notwendig ist und deren Einrichtung beträchtliche Kapitalien erfordert. Deshalb hat ein Übergang dem Stande der Inquilinos in den freien Bauern oder Pächter bisher nur in sehr beschränktem Maße stattfinden können. «

(Ochsenius 1895: 186-187)

Die produktive Struktur des Landes, die bis Mitte des 19. Jahrhunderts vollends auf die landwirtschaftliche Produktion angewiesen war, erlaubte es nicht, dass die ständig wachsende Nummer von Inquilinos, die am Rande der Gesellschaft lebte und nur eine Überlebenswirtschaft Betrieb einer anderen bzw. besseren Subsistenzmitteln nachgehen konnte. Nur durch die Entdeckung 1831 von Silbererzen im menschenleeren Nordchile gab es diesen Menschen einen Hauch an Hoffnung auf ein besseres Leben und löste eine fast 70 Jahre anhaltende Migrationswelle aus.

Die Wichtigkeit des Inquilino-Phänomens beruht nicht nur auf der Tatsache, dass diese Gruppe zum Gros der chilenischen Gesellschaft geworden ist, sondern darüber hinaus auch auf der Tatsache, dass die Nachkommen dieser Inquilinos die größten innerländlichen Migrationen ansteuerten und letztendlich im 20. Jahrhundert die urbane Unterschicht bilden werden.

²² In den spanischen Kolonien gab es eigentlich keine Finanzinstitute oder Banken. Diese Rolle wurde mit großen Einschränkungen von der Kirche ausgeübt; vor allem die Jesuiten fungierten derzeit als Kreditspender bis zu ihrer Verweisung aus den spanischen Kolonien 1767. Hierzu siehe auch Pasquel (2010): ¿En qué momento se jodió el Sur? Crecimiento económico, derechos de propiedad y regulación del crédito en las colonias británicas y españolas en América.

Die Wege und Räume der Ungleichheit.

Zusammenfassende Beschreibung der ersten Kolonialzeit

Die bis heutzutage weitgehend angenommene Tatsache, dass die sozial-räumliche Segregation ein relativ neues Phänomen ist, wird durch eine akribische Analyse der historischen Fakten widerlegt. Gleich nach der Gründung der »Capitanía General de Chile« und der Etablierung der ersten »Haciendas« und »Pueblos de Indios« fand die Trennung der ethnischen und sozialen Gruppen einen räumlichen Ausdruck. Bei dieser räumlichen Trennung spielte mancher Infrastrukturbau eine sehr wichtige Rolle. Als noch eine klare ethnische Differenzierung möglich war, hat man eine klare Trennung mittels der Entfernung und der Zuweisung an »Pueblos de Indios« geschaffen. Damals waren die Wege, Straßen und Pfade das bindende Element aber auch zugleich das Zeichen der Trennung zweier Gruppen, die als nicht ebenbürtig betrachtet wurden.

Im Kriegsgebiet der sogenannten »Frontera« nahm diese Trennung eine krassere Form an; die Festungsmauer hat nicht nur den Spanier vom Indio, vom Feind getrennt, sie stellte auch ein klares Zeichen dieser Trennung dar.

Aber als die einst klaren ethnischen Unterschiede infolge des Rassenmischungsprozesses verschwammen, hat die Segregation eine soziökonomische Gestalt angenommen bei der die räumliche Komponente eine sehr entscheidende Rolle spielte:

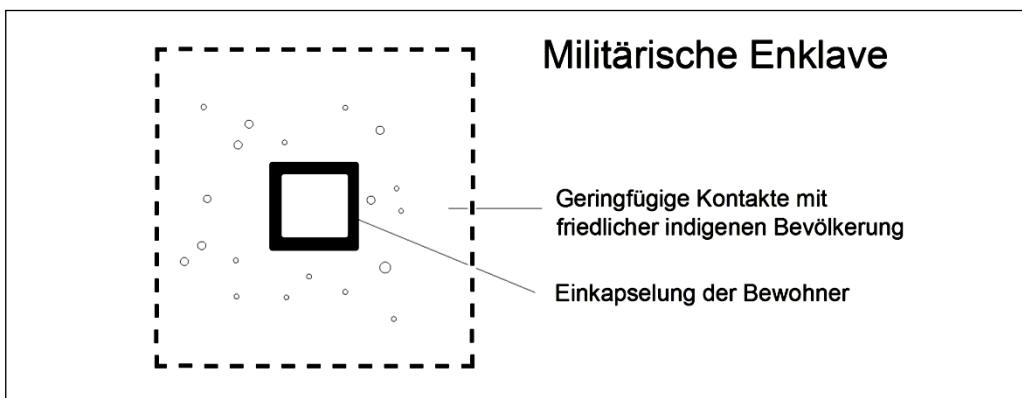


Abb. 16. Eigene Bearbeitung

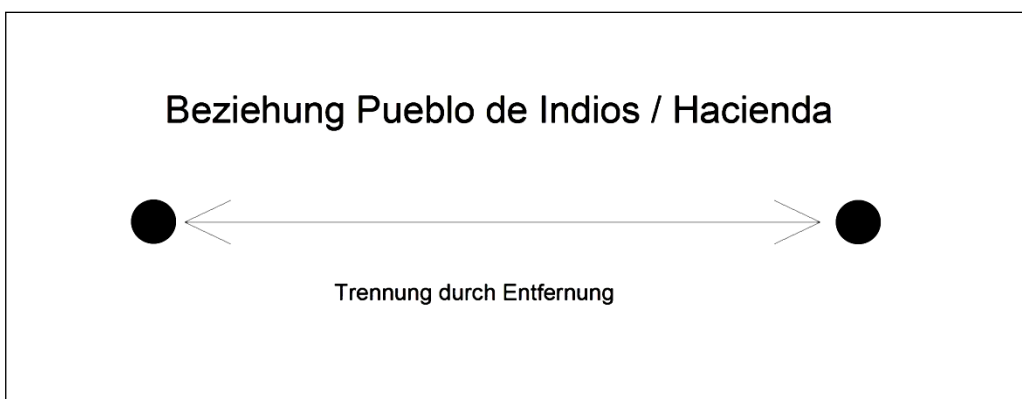


Abb. 17 Eigene Bearbeitung

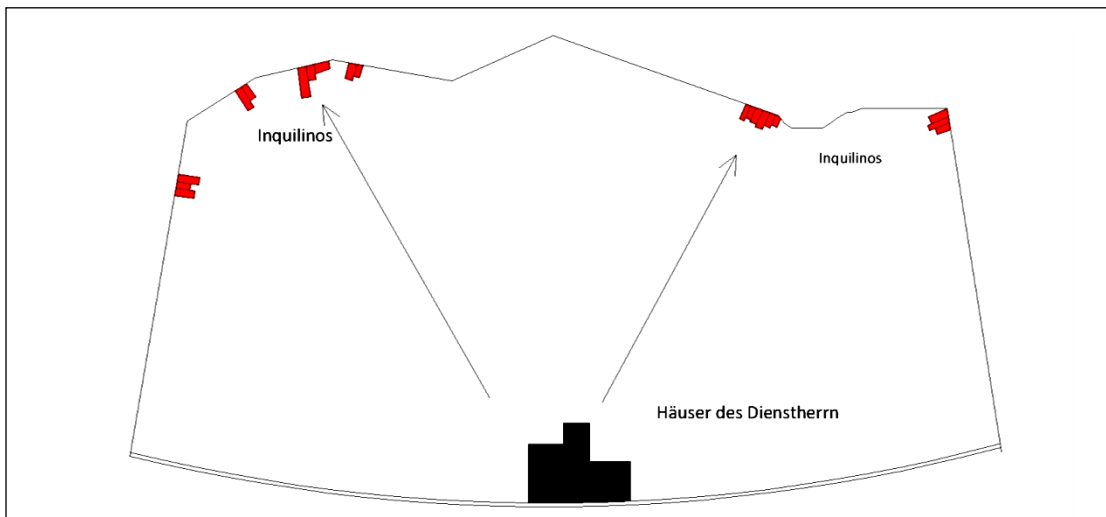


Abb. 18. Inquilinos am Rande des Landguts. Trennung durch Entfernung. Eigene Bearbeitung.

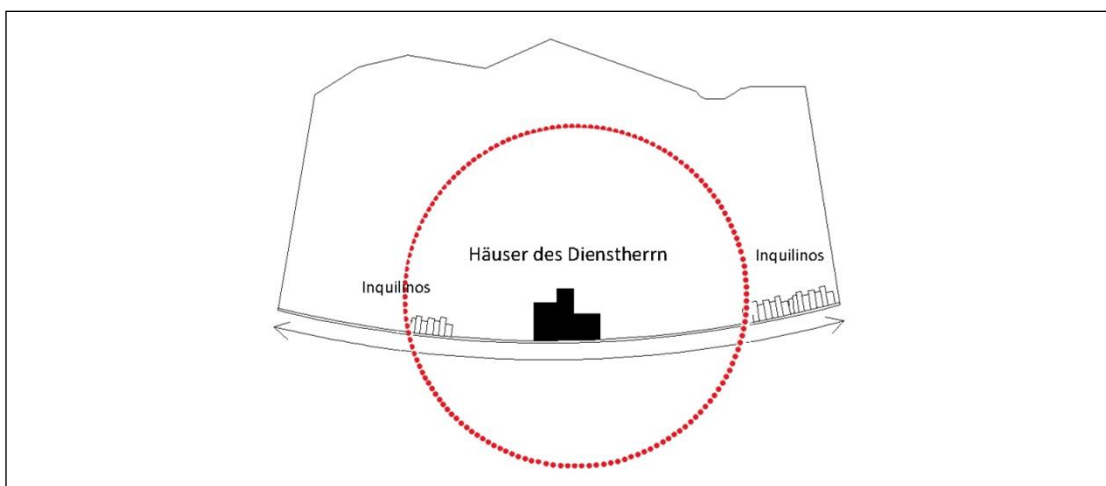


Abb. 19. Die Pachtstücke häufen sich am Rand der Straße. Die Entfernung zum Hauptkomplex als Statussymbol und soziale Distanz. Eigene Bearbeitung.

Die räumliche Trennung von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen ist eine Konstante der sozialen Geschichte Chiles. Konstant bleibt das Phänomen der Segregation, aber nicht die Form, die diese Segregation annimmt. Man kann dann wohl nicht fehlgehen, wenn man von einem gewissen Kontinuum der Segregationsphänomene spricht. Die geschichtliche und soziale Kulisse mag ein neues Gewand annehmen, aber die Trennung der verschiedenen sozioökonomischen Gruppen und die Wichtigkeit der Infrastruktur und deren Ausbau bei dem räumlichen Ausdruck dieser Trennung bleiben erhalten.

Kapitel 4. Räumliche soziale Trennung im kolonial- und frührepublikanischen Santiago de Chile 1541-1850; die Entstehung eines Segregationsmodells

Gründung der Stadt und erste sozial-räumliche Verteilung

Wie bereits im vorigen Kapitel erwähnt, wählten die Spanier die Gründungsstätte von Santiago besonders unter Berücksichtigung von militärisch relevanten Faktoren aus. Die strategische Lage und die geographischen Bedingungen haben aber auch die künftige räumliche Verteilung der verschiedenen sozialen Gruppen definiert.

Aber wie sah diese soziale und räumliche Verteilung aus?

Die spanischen Kolonialstädte wurden oft dort gegründet, wo sich vor der Ankunft der Spanier die Regierungszentren der indianischen Hochkulturen befanden, aber im Falle des chilenischen Territoriums kann bestenfalls von peripheren Territorien die Rede sein. In diesen peripheren Territorien sind, so Bähr und Mertins (1995: 9) die Städte »aus dem Nichts« entstanden. Anscheinend wurde Santiago nicht aus dem »Nichts« oder »ex nihilo« gestampft, sondern es entsprach dem Verwaltungssitz der Inkaherrschaft und womöglich sind die Bewohner dieser kleinen Siedlung einfach verlagert worden (De Ramón 1992: 17).

Der Gründungsgrundriss der Stadt, oder besser gesagt deren Grenze wurde in erster Linie von den nahgelegenen Armen des Mapocho-Flusses (Nord und Süd) und dem Huelén-Berg bestimmt. Die Mehrheit der 126 Cuadras (Häuserblöcke), die vom Architekten Pedro de Gamboa¹ gezeichnet wurden, befand sich zwischen diesen geographischen Merkmalen, die eine sichtbare Grenze des Stadtkerns bildeten (vgl. Abb. 20).

Die enge Einkesselung des Stadtkerns zwischen diesen nicht leicht passierbaren Hindernissen ermöglichte es, dass innerhalb weniger Hektar Fläche eine gut definierte Struktur der ursprünglichen Stadt entstehen konnte. Die erste klare räumliche Einteilung entsprach dem militärischen Rang der ersten Konquistadoren. Im Zentrum des entstehenden schachbrettförmigen Komplexes (damero de ajedrez) war die »Plaza de Armas« auch »Plaza Mayor« genannt; um diesen Zentralplatz

¹ Pedro de Gamboa (1512-1552) war der »alarife« oder Architekt, der den Auftrag bekam, die Pläne der ersten Städte in Chile zu entwerfen (vgl. Valdivia 1986).

herum, der die Fläche eines ganzen quadratischen Straßenvierecks einnahm, wurden die wichtigsten Regierungs-, Verwaltungs-, religiösen und militärischen Bauten der Stadt platziert oder zumindest die für den künftigen Bau nötige Bodenfläche festgelegt.

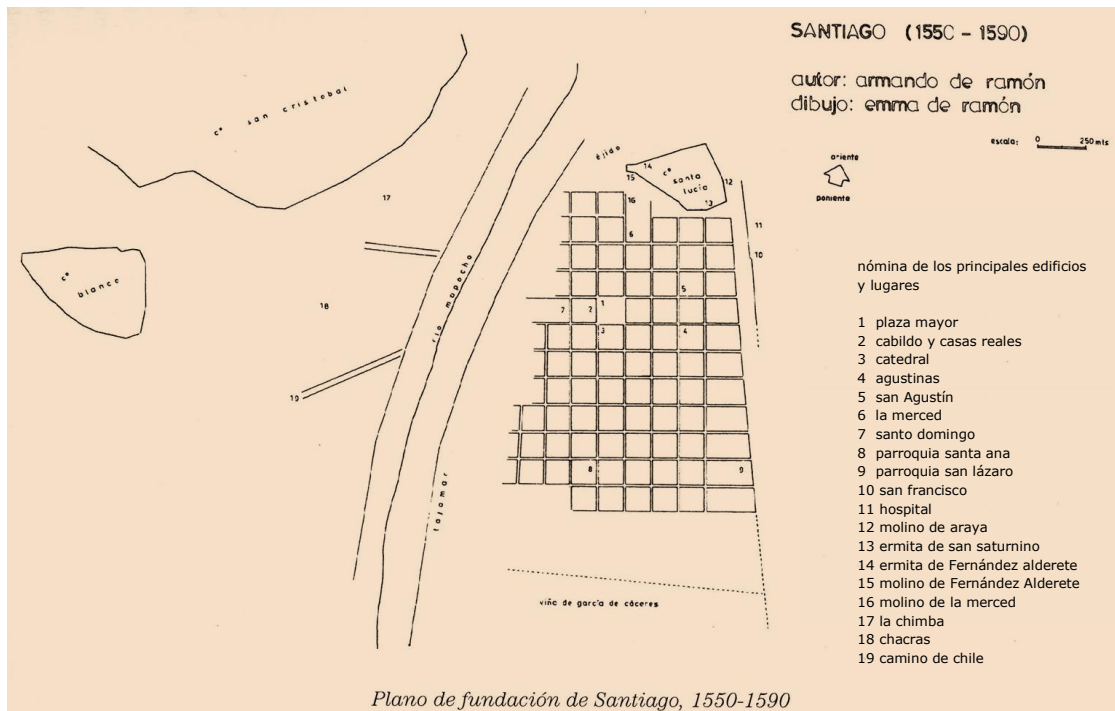


Abb. 20 Schematische Darstellung von Santiago kurz nach seiner Gründung. Quelle: De Ramón, 1992 S.19.

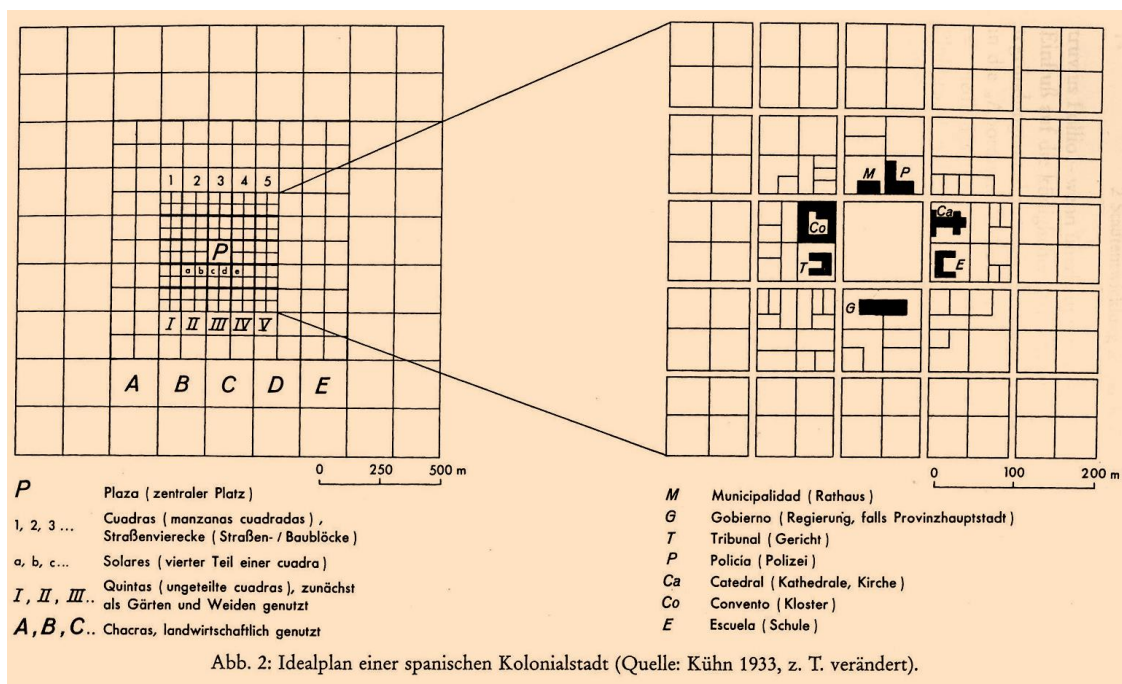


Abb. 21 Idealplan der spanischen Kolonialstadt. Quelle Bähr/Mertins 1995 S. 12

Die anderen zentral gelegenen Grundstücke (Solares) wurden den ranghöchsten, bei der Eroberung bzw. Gründung beteiligten Konquistadoren zugeteilt. Die erste soziale Einteilung der Gesellschaft entspricht einer eher mittelalterlichen Klassifizierung, in der die »Caballeros« (Ritter) von den »Peones« (Fußsoldaten) getrennt wurden. In der neugegründeten Gesellschaft waren aber die »Encomenderos« (siehe Kapitel 3) diejenigen, die an der Spitze waren. Etwas verwirrend wirken die damaligen Dokumente, in denen nur von »Vecinos« (Einwohnern, Nachbarn) gesprochen wird. Der Status »Encomendero« lässt sich jedoch durchaus der militärischen Qualifizierung angleichen.² Die einfachen Soldaten waren bei den wichtigen Encomenderos untergebracht und bezogen ein sogenanntes »soldada« (Sold). Diese Einteilung wurde bis Anfang des 17. Jahrhunderts beibehalten, als der »Ejército Situado« gegründet wurde.

Diese Gruppen, die während der Eroberungsphase als Krieger oder Militärs bezeichnet werden konnten, wurden nach und nach hauptsächlich zu »sozialen« Gruppen ohne jede militärische Bedeutung. Die Encomenderos wurden ständig für neue Kriegsunternehmen in den tiefen Süden einberufen, aber sie weigerten sich stets dem Militärkontingent anzuknüpfen, weil sie keine Gegenleistung seitens der Autorität bezogen. Was ursprünglich eine rein militärische Kaste war, ist zu einer bürgerlichen Gruppe geworden. Kurz nach der Einführung der spezialisierten Verteidigungstruppe am Grenzgebiet des Bio-Bio Flusses wurde die Stadt Santiago zu einer, in Worten von Max Weber, Ackerbürgerstadt:

»Es gab und gibt ›Ackerbürgerstädte‹, d. h. Orte, welche als Stätten des Marktverkehrs und Sitz der typischen städtischen Gewerbe sich von dem Durchschnitt der Dörfer weit entfernen, in denen aber eine breite Schicht ansässiger Bürger ihren Bedarf an Nahrungsmitteln eigenwirtschaftlich decken und sogar auch für den Absatz produzieren.«

(Weber 1921: 621)

Die Beschreibung entspricht vollends dem, was sich nach den großen Aufständen der Mapuche von 1599 und 1601 in Santiago zugetragen hat. Mit der Stationierung des Heeres am Bio-Bio Fluss und mit der angenommenen Entbindung jeglicher militärischen Pflicht begaben sich die einstigen Offiziere des Eroberungsheeres in die landwirtschaftlichen Geschäfte, die sie um die Hauptstadt herum etabliert hatten. Dabei entstand das Modell³ einer mehrdimensionalen Benutzung des Territoriums um

² Hierzu siehe die Briefe von Valdivia (1986) und die von Medina gesammelten Dokumenten (Medina 1902).

³ Diese mehrdimensionale Benutzung, bei der die Mitglieder dieser Gesellschaftsgruppe – in diesem Fall die Oberschicht, die Schicht der einstigen Encomenderos - mehrere Handlungsräume innerhalb der Stadt haben, ist ein sich ständig wiederholendes Phänomen in der Geschichte der sozial-räumlichen Verteilung der chilenischen Gesellschaft. Die Mitglieder der Oberschicht bekleiden mehrere Ämter bzw. üben mehrere

die Stadt herum. Die Encomenderos waren Landwirte, die nicht nur ihre »Chacras« (kleines Landgut) in unmittelbarer Nähe der Stadt und ihre entfernten »Estancias« (Ländereien) bewirtschafteten, weit darüber hinaus, sie bekleideten zugleich die wichtigsten Ämter im politischen und bürgerlichen Leben der Stadt (Góngora 1975: 432).

Neue Gesellschaftsgruppen

Parallel zu der bereits beschriebenen Entwicklung entstanden neue Gesellschaftsgruppen, die man auch als Proto-Mittelschicht und Unterschicht bezeichnen könnte.

Handwerker: Der frühe Absturz des Mittelstandes

Zu dieser aufstehenden Mittelklasse gehörten in erster Linie die Handwerker. Im 16. Jahrhundert nahmen die Handwerker eine höhere Position auf der gesellschaftlichen Skala, als in früheren Jahrhunderten ein. Dies geschah als Folge der etwas verschwommenen sozialen Differenzierung während der Eroberungszeit. Die Handwerker waren gleichzeitig Soldaten, hatten ebenfalls, wenn auch kleinere, »Encomiendas« zugeteilt bekommen und hatten gelegentlich kleine kaufmännische Aktivitäten unternommen. Als distinktives Zeichen besaßen sie ein Haus, ein Stück Land unmittelbar außerhalb der Stadtgrenze und gelegentlich eine kleine »Hacienda« in einem Vorort. Diese Landgüter waren ihnen nicht zugeteilt worden, sondern sie hatten sie durch kluge Kauf- und Verkaufsaktionen erworben. Ihre Mitarbeiter bekamen entweder Kleidung oder Geld als Lohn. Die Mitarbeiter konnten unter Vertrag »Asiento« oder als Lehrlinge in der Meisterei arbeiten. Normalerweise besaßen die Handwerkmeister einen oder mehrere indianische oder schwarze Sklaven. Diese relativ bequeme Stellung auf der sozioökonomischen Skala konnte aber nicht lange erhalten werden (Góngora 1975: 443) und bereits Mitte des 17. Jahrhunderts konnte man in vielen Testamenten keine Spuren von außerstädtischen Landgütern mehr finden. Die rasche Verarmung dieser Gruppe, so Góngora, ist auf die harte Konkurrenz mit freien Handwerkern, die für große Landgüter arbeiteten und die in ihrer Freizeit als einfache Straßenverkäufer ihre Ware am Zentralplatz anboten, zurückzuführen. De Ramón (1992: 57) untermauert die Behauptung von

Funktionen im gesellschaftlichen Leben aus, was sich wiederum in deren Nutzung des städtischen und ländlichen Raumes widerspiegelt.

Góngora und fügt hinzu, dass diese Handwerkerschicht nach und nach in die Peripherie der Stadt vertrieben worden sei. 1614 bildeten sie dann eine klare Gruppe, die die sogenannten »Arrabales«⁴ behaute. Darunter gab es:

Beruf	Anzahl
Zimmerer und Schreiner	124
Gerber	100
Schneider	33
Schuster	81
Seidenhändler	3
Seilhersteller	2
Maurer	30
Schmiede	7
Töpfer	19
Steinbrecher	4
Maler	4
Lehrlinge bzw. Gesellen	409

Tab. 4 Meistausgeübten Berufe um 1614 Quelle: (De Ramón 1992) S. 57

Trotz der eher ungünstigen gesellschaftlichen Stellung der Handwerker gegen Mitte des 17. Jahrhunderts gab es auch Einzelfälle, bei denen man eine gewisse Aufstiegsmobilität feststellen kann; wie im Fall eines Schneiders, der gegen Ende des 16. Jahrhunderts zu einem erfolgreichen Kaufmann brachte (Góngora 1975: 439).

Die Kaufleute: Eine stets aufstrebende Gruppe

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts gehörten die Kaufleute in Spanien zur untersten Gruppe der sogenannten »Ehrenleute« auf der sozialen Skala. Kaufleute zählten gesellschaftlich eher zur Mittelschicht, die zwar nicht ganz geringgeschätzt war, die aber soziale und politische Anerkennung anstrebte; in Worten von Max Weber handelte es sich um eine »privilegierte Erwerbsklasse« (Weber 1921b: 178). Diese Gruppe arbeitete in vereinbarter Symbiose sowohl mit der Aristokratie als auch mit der kirchlichen Macht. Der Schwerpunkt der chilenischen Kaufleute während der frühen Kolonialzeit lag im Export und Import von Waren. Die meistimportierten Güter waren Kleidungsstücke, Zucker und Tabak. Die Exportgüter waren Talg, Häute und Weizen, die normalerweise in den »Haciendas« gegen Importprodukte getauscht wurden. In Testamenten und Verträgen ist erwähnt, dass Kaufleute suburbane

⁴ Wohnviertel am äußersten Rand der Stadt (steht heutzutage oft als Synonym für Elendsviertel)

Bauernhöfe, der Stadt nahegelegene Weingüter und Landgüter in verschiedenen Orten des Landes besaßen. In der Stadt selbst besaßen sie normalerweise einen Laden, Abstellräume und einen Garten; manchmal befanden sich alle diese Einrichtungen im selben Häuserblock. Es ist hervorzuheben, dass die meisten Kaufleute keine Kreolen waren; sie kamen besonders von der iberischen Halbinsel (es waren hauptsächlich Spanier und Portugiesen, aber auch Italiener). Die Kaufleute waren keine »Encomenderos« und demzufolge gehörten sie, zumindest während des 16. Jahrhunderts nicht, der sich ständig neubildende Aristokratie an.⁵ Jedoch konnten sie durch die allmähliche Bekleidung von niedrigen Ämtern an Macht und Einfluss gewinnen und letztendlich zu Aristokraten werden. Viele Kaufleute starteten als bescheidene Ladenangestellte, wurden aber zu wichtigen Handelsmännern.

Rechtsanwälte und Freiberufler

Obwohl der mittlere Stand der Anwälte und Freiberufler während der Kolonialzeit zahlenmäßig äußerst gering war (De Ramón 1992, Góngora 1975), ist die soziale Stellung dieser Menschen von Interesse. An der Spitze dieser Klasse standen die Anwälte; viele von ihnen waren von Hause aus Mitglieder der kreolischen Aristokratie. Viele Anwälte, die nicht zu der Oberschicht gehörten, konnten durch Heirat den Sprung in die Aristokratie schaffen.

Etwas unter den Anwälten waren auf der sozialen Skala die Notare und Rechtsbeistände angesiedelt.

Über andere Freiberufe existieren relativ wenige Informationen. Ingenieure und Architekten wurden bei Bedarf aus Peru herbeigerufen um spezifische Arbeiten zu verrichten und wurden deshalb in Chile nicht sesshaft.⁶ Auch gab es nur sehr wenig Chirurgen, die zudem nicht als soziale Gruppe betrachtet werden konnten; ferner wurden sie in erster Linie als »Handwerker« betrachtet. Die Gruppe der Freiberufler blieb bis Ende der Kolonialzeit nur geringfügig vertreten, weswegen sie von den Historikern relativ wenig beschrieben wird.

⁵ Eine Ausnahme zu dieser Regel gab es in den ersten Jahren der Eroberung; einige wenige Kaufleute, denen Valdivia Geld geliehen hatten, bekamen als Gegenleistung eine Encomienda. Anderen wurde eine Encomienda-Zuweisung in Aussicht gestellt als Gegenleistung für die Verpflichtung zur Teilnahme am Eroberungsfeldzug. (Góngora 1975: 438).

⁶ Die Anzahl von wichtigen Bauten (Straßen, Brücken und Gebäuden) während der ersten zwei Jahrhunderte der Kolonialzeit ist gering geblieben und nur gegen Ende des 18. Jahrhunderts hat man größere Projekte unternommen. Demzufolge kann man nur annehmen, dass die Anzahl an Ingenieuren bzw. Architekten im Territorium des Reino de Chile die ganze Kolonialzeit hindurch sehr klein blieb.

Die nicht privilegierten Klassen

Relativ wenig geschätzt unter den Historikern bleiben nach wie vor die unterprivilegierten Klassen. Mag es an den mangelnden Informationsquellen oder an methodologischen Problemen liegen, Tatsache ist, dass nur ganz wenige Historiker in Chile die unterprivilegierten Klassen als Forschungsobjekt gewählt haben.⁷ Dabei spielten eben diese Gruppen eine sehr wichtige Rolle bei der Konsolidierung der Gesellschaftsstruktur schlechthin.

Wie bereits im vorhergehenden Kapitel erläutert, bildete sich das Gros der kolonialen Unterschicht durch einen langwierigen Prozess in den Feldern und Gütern der chilenischen Provinz; nichtdestotrotz bildete die Etablierung einer gut erkennbaren Unterschicht innerhalb der Stadt das Modell für eine künftige räumliche Verteilung von sozialen Schichten.

Bereits nach einigen Jahrzehnten bildete sich in Chile hinsichtlich der sozialen und ethnischen Begebenheiten der Gesellschaft eine viel komplexere Realität. Die strengen Dichotomien (arm /reich und Weiß/Indio – siehe Abb. 22) wurden durch ein viel mannigfaltigeres und zugleich verschwommenes Bild ersetzt. Gerade in dieser Mannigfaltigkeit entfaltete sich die Gruppe der wenig Privilegierten, der zum Teil ausgeschlossenen Menschen, die im urbanen Raum lebten. Der »Archetyp des armen Spaniers« im 16. Jahrhundert, so Góngora (1975: 444), war der Fußsoldat. Dieser einstige Fußsoldat hat eigentlich nichts mit dem späteren Soldat des »Ejército situado« zu tun. Diese Soldaten spielten eine wichtige Rolle während der letzten Phase der Eroberung und bei Expeditionen in den fernen Süden; sie besaßen kein Haus in der Stadt und bekamen auch keine Belohnung nach der Eroberung. Die Anzahl dieser Soldaten war infolge des anhaltenden Bürgerkriegs in Peru sehr hoch und nach Kriegsende haben viele davon eine bessere Zukunft in Chile und auch in anderen angrenzenden Territorien gesucht.⁸ Die Anzahl dieser Soldaten blieb bis

⁷ Die Studien, die die unterprivilegierten Klassen und die von der Gesellschaft ausgeschlossenen Menschen als Schwerpunkt haben, sind in der chilenischen Historiographie nur spärlich vertreten. Die meisten Bücher und wissenschaftlichen Artikel, die sich mit der chilenischen Gesellschaft und deren historischen Entwicklung befassen, haben sich beinahe nur der Schilderung der Oberschicht gewidmet. Anlässlich der Festnahme von Pinochet in London und dem von ihm bekanntgegebenen »Brief an die Chilenen« wurde ein Manifest seitens der chilenischen Historiker (hierzu siehe Alburquerque Fuschini 2002) veröffentlicht. Im Manifest wird, unter verschiedenen anderen Themen, auch auf das mangelnde Augenmerk auf die »unsichtbaren Chilenen« hingedeutet. Zwar haben einige Historiker eine historische Beschreibung der Lebensumstände unterprivilegierten Klassen unternommen (Gabriel Salazar, Julio Pinto, Armando de Ramón, Verónica Valdivia Ortiz de Zarate u.a.). Diese Beschreibungen konzentrieren sich aber besonders auf das 20. Jahrhundert und bis dato fehlt eine ausführlichere Forschung und Beschreibung dieser unterprivilegierten gesellschaftlichen Gruppen der vorindustriellen Zeit.

⁸ Die politische und militärische Instabilität in Peru hielt von 1535 bis mindestens 1554 an. Hierzu siehe auch Prem (2008: 85).

zum Ende des 16. Jahrhunderts relativ hoch, denn bis vor den großen Mapuche-Aufständen 1599-1601 wurde die Hoffnung auf einen baldigen Sieg nicht ganz aufgegeben. Diese einfachen Männer, die als Pöbel geringschätzig betrachtet wurden, waren bei den Encomenderos untergebracht und bezogen entweder von diesen oder vom königlichen Schatzkanzler einen Sold. Nach der Etablierung des »Ejército Situado« wurden diese Milizen aufgelöst.⁹

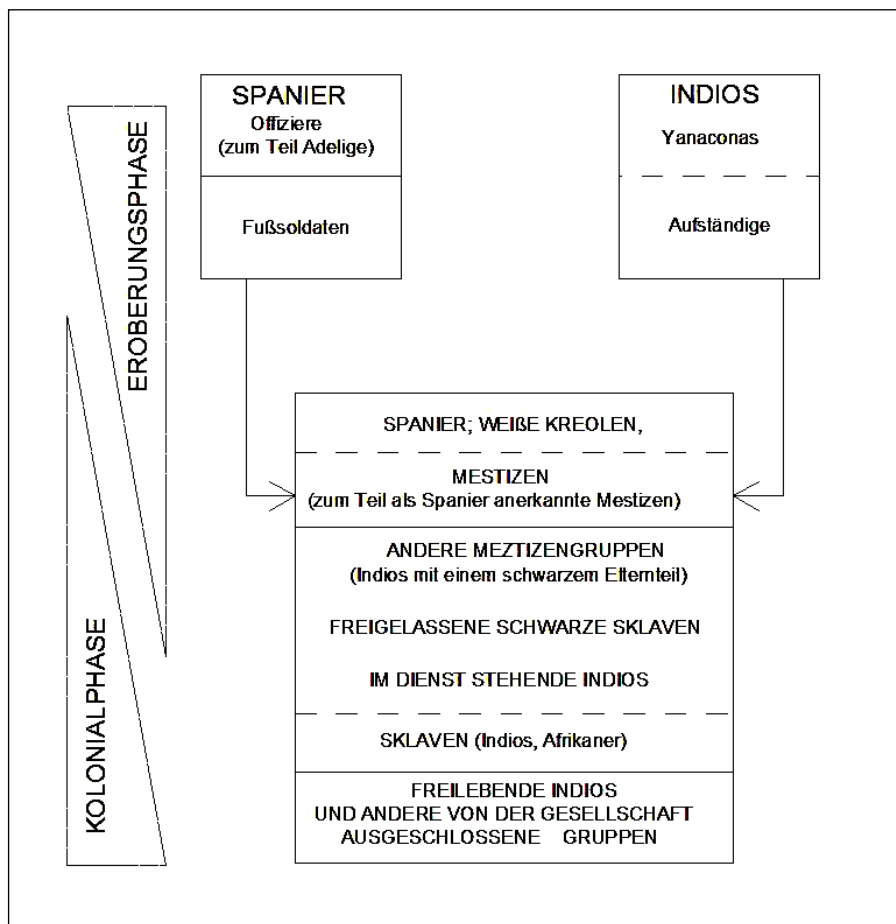


Abb. 22 Soziale Gruppen während der Kolonialzeit; eigene Bearbeitung nach Góngora 1975, De Ramón 1992 und Villablanca 1998.

Eine andere Gruppe von Bedürftigen waren die Diener, Weisen und auch Gäste, die für lange Zeit bei einer bemittelten Familie hausten; darunter auch viele Außereheliche Kinder, die bis zu ihrer Heirat in der Obhut ihrer Väter lebten. Wie bereits im vorhergehenden Kapitel berichtet, blieb die Anzahl der Außerehelichen Kinder - besonders Mestizen - die ganze Kolonialzeit hindurch äußerst hoch. Viele

⁹ Bis zu diesem Zeitpunkt war der Arauco-Krieg (der Krieg gegen die aufständischen Mapuche-Indios) auch zum Teil ein privates Unterfangen. Viele der so genannten »maloqueos« Überraschungsangriffe auf Mapuche-Territorium entsprangen der Eigeninitiative einiger von den Mapuche bedrohten Encomenderos, die zum größten Teil diese Milizen unterhielten (Albornoz/Montero 2008: 10). Viele der abgelösten Soldaten fanden sich an der Grenzregion in Räuberbanden wieder zusammen und wurden eine Bedrohung sowohl für die spanischen Siedlungen als auch für die Mapuche jenseits der Grenze (Góngora 1975: 444).

dieser von der Familie »abhängigen« Menschen wurden dann auf dem Land im familiären Landgut als Dienstpersonal aufgenommen bzw. der sozialen Kontrolle, die in der Stadt herrschte, entzogen.

Indios, schwarze Ex-Sklaven und Mestizen; »Gañanes« und andere Gruppen von Ausgeschlossenen im urbanen Raum

Die in Santiago wohnhaften Indios waren in den meisten Fällen »Encomendados«, d. h. einer »Encomienda« zugehörige Indios; diese wurden ständig zu verschiedenen Diensten eingesetzt und demzufolge mussten sie ihre Arbeitsplätze ständig wechseln. Die meisten von ihnen wohnten in den Häusern der Spanier als Hauspersonal (Pagen, Küchenhilfen und »Chinas«¹⁰, die als Dienstmädchen dienten). Viele dieser Indios bewirtschafteten kleine Ackerflächen und arbeiteten zugleich in den wichtigen Häusern der Stadtmitte. Es handelte sich aber nicht nur um Bedienstete und einheimische Indios; viele darunter kamen entweder aus Paraguay oder Tucumán (Argentinien) oder waren die sogenannten »Beliches« (Huilliches, ein Mapuche-Stamm), Indios, die ursprünglich südlich des Bio-Bio Flusses lebten. In den gleichen Stadtteilen – um die Stadt herum – wohnten Schwarze und mulatte Ex-Sklaven auch »Horros« genannt; sie waren meistens als Lehrlinge oder Gehilfen bei einem Handwerker tätig oder bewirtschafteten ebenfalls eine kleine Ackerfläche zur Selbstversorgung. Der Überschuss ihrer Produktion wurde in der Stadt verkauft.

Die Gruppe all derer, die keine feste Beschäftigung hatten, seien es Indios, Mestizen oder Schwarze, bildeten die Gruppe der »Gañanes« oder Tagelöhner, die sehr einfache und körperlich anstrengende Gelegenheitsarbeiten verrichteten. Diese Gruppe wurde ständig als eine Gefahr für die restlichen Bewohner der Stadt betrachtet und wurde von den Behörden in mehreren Formen unterdrückt. So wurde z. B. der Verkauf von Alkoholgetränken an diese untersagt und bestraft. Auch die in diesen Stadtteilen organisierten Feste wurden als sündhaft, ja sogar als teuflische Aktivitäten betrachtet und polizeilich unter Kontrolle gehalten:

»Die Rechtfertigung der Repression bestand darin, dass diese Feierlichkeiten als regelrechte Orgien endeten, bei denen die Indios die Abgötterei praktizierten und sich zugleich verschiedenen Sünden wie Inzest, Schändung, Ehebruch und Sodomie hingaben und die Feier mit Verletzungen und Morden vollendeten.«

¹⁰ Die Bezeichnung »China« (Chinesin) wird noch immer in Chile benutzt und zwar steht sie für »einfache Bauernfrau«. Abgesehen von der Zeit um den Nationalfeiertag, in der diese »Chinas« auch wohl vorübergehend als Repräsentanten der ländlichen Traditionen gefeiert werden, steht diese Vokabel für eine geringschätzigste Bezeichnung für Frauen aus den untersten gesellschaftlichen Schichten, besonders wenn sie auf dem Land leben.

De Ramón sieht gerade in der sozio-ökonomischen Lage dieser Gruppe von Ausgeschlossenen den Ursprung jener Skandale, die als ein »Auslassventil« für diejenigen, die keine Perspektive im kolonialen Chile hatten.

Sozial-räumliche Verteilung der sozialen Gruppen; mehrmaßstäbliche Segregation im urbanen und kleinregionalen Raum

Mehrmaßstäblicher Annäherungsansatz

Zur Beschreibung der Komplexität der räumlichen und gesellschaftlichen Beziehungen der verschiedenen sozialen Gruppen während der Kolonialzeit in Chile bedarf es einer sehr klugen Annäherungsstrategie, die den Rückblick in eine für uns heute nicht mehr existierende und demzufolge nur unvollständig greifbare Realität ermöglicht. Ein sinnvolles Annäherungsprozedere ist die Aufteilung dieser Realität in mehrere Beobachtungsmaßstäbe. Carlos Reboratti (1999: 40) deutet auf die Wichtigkeit einer mehrmaßstäblichen Beschreibung sozialer Phänomene hin, die sich im urbanen bzw. geographischen Raum ereignen. Reboratti spricht von mindestens drei klar unterscheidbaren Maßstäben: Mikro- und Mittelmaßstab, denen normalerweise die Anthropologie ihre größte Aufmerksamkeit schenkt und der Makromaßstab, der eine ausschlaggebende Rolle in soziologischen Ansätzen spielt.

Das vielschichtige sozial-räumliche Bild der chilenischen Gesellschaft während der kolonial- und vorindustriellen Zeit erlaubt, nach Ansicht des Autors, mindestens eine vierstufige Einteilung:

- Der Mikrokosmos des Kolonialhauses
- Der öffentliche Raum
- Der urbane Raum
- Der regionale Raum

Die Analyse der Nutzung des Raumes durch die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen aus der Perspektive dieser verschiedenen Maßstäbe ermöglicht in sehr klarer Form die Darstellung der Wechselbeziehung zwischen Raumnutzung und sozialer Eingliederung.

Der kontrollierte Mikrokosmos des Kolonialhauses

Eines der merkwürdigsten Phänomene während der Kolonialzeit war die Segregation verschiedener Gruppen innerhalb des kolonialen Herrenhauses. Die räumliche Verteilung, die sich innerhalb eines Hauses zutrug, war das Erbe mittelalterlicher Traditionen sowohl was den Häuserbau als auch die Nutzung der verschiedenen Räume im Haus angeht. Nicht nur die Gründung und der dazugehörige Entwurf der Stadt waren strikt durch die »Leyes de Indias« vorgeschrieben, auch die Gesamtform des Hauses musste dem Modell der spanischen, insbesondere der andalusischen und kastilischen Häuser entsprechen:

»... dass die Grundstücke, Gebäude und Häuser eine gewisse Form zugunsten des Schmuckes der Siedlung annehmen [...] dass die Höfe und Ställe mit der größten möglichen Breite ausgestattet werden, damit in allen Häusern Pferde und Dienstiere gehalten werden können. (Gesetz 17)«

(Abschnitt der »Leyes de Indias« zitiert von Silva 2001: 877)

Die Struktur der aneinander gereihten Höfe erlaubte eine klare Trennung der verschiedenen Gruppen innerhalb des Hauses.¹¹

Iglesias Saldaña (2006) spricht von einer regelrechten »disziplinären Gesellschaft« im foucaultschen Sinne (Foucault 2008: 839), die auf einer »konstanten, globalen, massiven, unbeschränkten und willkürlichen« Herrschaft des Hausherrn basierte.¹² Die Unterwerfungsbeziehung setzte eine raffinierte Kodierung voraus, die sowohl die familiären als auch die dienstlichen - in diesem Fall das Hauspersonal betreffend - Beziehungen regulierten. Der Bewegungsradius innerhalb, aber auch außerhalb der Mauern des Hauses war nicht nur für die Sklaven und das sonstige Hauspersonal äußerst beschränkt, sondern auch die Bewegungsfreiheit der Hausherrin war sehr eingeschränkt. Die Hausherrin der Kolonialzeit bewegte sich fast ausschließlich zwischen ihrem Haus und der nah gelegenen Kirche. Nur gelegentlich konnte eine Frau aus aristokratischen Kreisen einem Verwandten einen kurzen Besuch abstatten. Und wenngleich die Hausherrin an sozialen Veranstaltungen teilnehmen durfte, blieb sie immer bei anderen Frauen in einer zweiten Reihe, getrennt von den Männern und von einem Priester beaufsichtigt.

¹¹ Es ist hervorzuheben, dass noch heute die Entwürfe von Häusern und Wohnungen der Ober- bzw. Mittelschicht Räume für das Hauspersonal vorsehen. Diese Räume werden normalerweise durch die Küche als Übergangszone getrennt. Diese Funktionsstruktur ist über die Jahrhunderte hinweg beibehalten worden und bestätigt somit ein tief verankertes gesellschaftliches Modell.

¹² Iglesias Saldaña zitiert den Text von Foucault »Surveiller et Punir« aus dem Jahr 1975, in dem der Beginn der disziplinären Gesellschaft in Europa auf die Zeitspanne zwischen dem 18. und dem 19. Jahrhundert datiert wird. Für Chile legt Iglesias Saldaña das 17. Jahrhundert als Erscheinungsdatum einer derartigen Gesellschaft fest.

Für Besucher war die Besichtigung anderer Hausräume ebenso streng normiert, ja sogar völlig untersagt. Wichtigen Gästen war es nicht erlaubt, die Innenhöfe eines Hauses zu betreten, wie der französische Reisende Lafond de Lurcy (1833/1911: 36) mit großer Genauigkeit berichtet. Jeder »Stand« hatte seine eigene Domäne; so befanden sich zum Beispiel am Vorderhof die Gemächer der Kinder, am zweiten Innenhof lagen die Räume der Eltern und am dritten Innenhof waren die Pagen, Dienstmädchen, Sklaven und das sonstige Dienstpersonal untergebracht.

Die »öffentlichen Räume«, u. a. der Salon und der Speiseraum gehörten dem der Straße nächsten Hof. Der äußerste Hof war eine Art Übergangssphäre zwischen der rein privaten Sphäre - auf und am zweiten Hof - und dem öffentlichen Leben auf der Straße (siehe hierzu Abb. 23)

Viele Historiker, die sich mit den Lebensverhältnissen während der Kolonialzeit in Chile befassen, sprechen von regelrechten »Gefängnissen« oder »Festungen« (Iglesias Saldaña 2006: 8; Salazar 1992: 65) für die Bewohner des Kolonialhauses. Die Außenwelt war von verschiedenen Gefahren geplagt und man war der Meinung, dass Frauen, besonders die, der aristokratischen Klasse, nicht solchen Gefahren ausgesetzt werden sollten. Andererseits handelte sich auch um eine persönliche Kontrolle der Frau auf der sexuellen Ebene.¹³ Aber nicht nur die Frau, weit darüber hinaus, die gesamte Belegschaft des Hauses war einer strikten Überwachung unterworfen. Diese Kontrolle entspricht vollends dem was Foucault (2008: 901) als »Panoptismus« bezeichnet:

»Dieser geschlossene, parzellierte, lückenlos überwachte Raum, innerhalb dessen die Individuen in feste Plätze eingespannt sind, die geringsten Bewegungen kontrolliert und sämtliche Ereignisse registriert werden [...] dies ist das kompakte Modell einer Disziplinierungsanlage.«¹⁴

(Foucault 2008: 902)

Was sich in einem Kolonialhaus zutrug entsprach auch dem was Hannah Arendt (1960/2002: 40) als »präpolitischen Zwang« bezeichnet. Arendt spricht über diesen »präpolitischen« Zwang, den der Herr (der Hausherr) auf die Familie, die Sklaven – im chilenischen Fall auch auf die zur Encomienda gehörende Indios - ausübte. Er ist »präpolitisch«, denn er ist eine Voraussetzung für das im Sinne der alten Griechen politische Leben. Dieser Vergleich macht umso mehr Sinn, wenn man berücksichtigt,

¹³ Es ist nicht Sinn und Zweck der vorliegenden Arbeit, in die Details der sexuellen Repression, die die Frau während der Kolonialperiode und ersten republikanischen Zeit ausgesetzt war, einzugehen. Die Erwähnung solcher Kontrolle dient jedoch einem besseren Verständnis des gesamten sozialen Gefüges während dieser Zeit.

¹⁴ Es ist hervorzuheben, dass gerade die klare Parzellierung des Kolonialhauses diese strikte Kontrolle überhaupt ermöglichte. Hierzu siehe auch Abb. 23.

dass für die politische Tätigkeit der Kolonialzeit ähnliche Voraussetzungen, wie im griechischen politischen Leben notwendig waren.¹⁵ Aber vor allen Dingen war die strikte Trennung von Privatleben und öffentlichem Leben ein angestrebtes Ziel jener Patrizierfamilien. Das spanische andalusische Haus diente in unübertroffener Weise diesem Zweck.

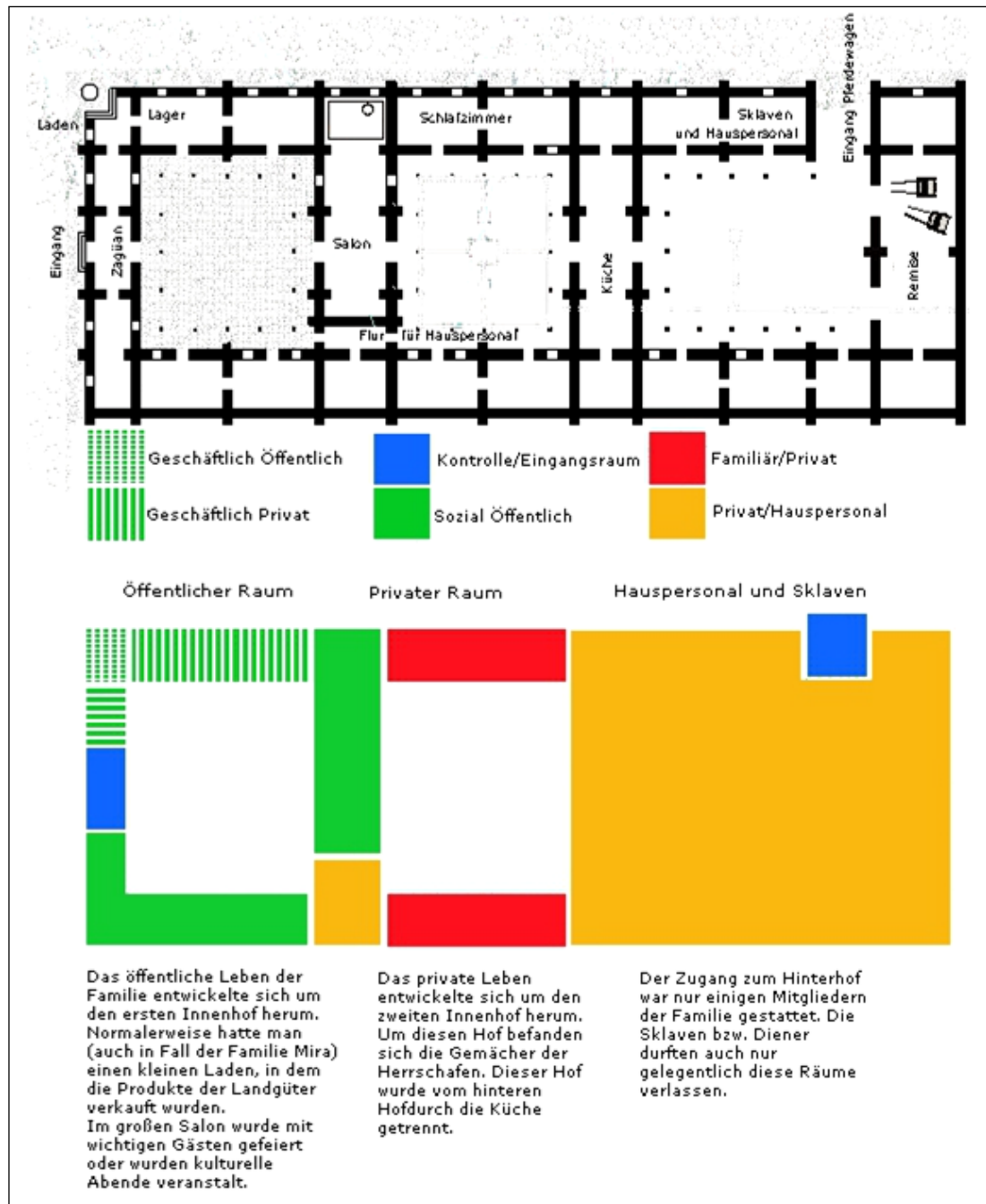


Abb. 23. Eigene Rekonstruktion des Grundrisses eines Kolonialhauses (um 1820) anhand der Beschreibungen von Lafond de Lurcy (1833/1911), De Ramón (1992), Salazar (1992) und Silva (2001).

¹⁵ So wie im alten Griechenland, durften in der Politik nur freie Männer mit einem gewissen Eigentum tätig sein.

Die Hütte der Armen; Geschlechtssegregation im kleinen Maßstab

Wie bereits erwähnt, wurde das Leben der nicht privilegierten Klassen bis vor kurzem nur spärlich beschrieben. Ein Blick in das Leben dieser Menschen wird anhand der Beschreibungen von europäischen Reisenden ermöglicht. Das Tagebuch von Maria Graham (1822/1972) sowie die Reiseberichte von Lafond de Lurcy (1833/1911) und von Pöppig (1829/1960) bieten einen allgemeinen Überblick über die Lebensverhältnisse dieser Gesellschaftsgruppe. In seiner Beschreibung einer Reise von Valparaiso nach Santiago beschreibt Lafond de Lurcy nicht nur die Gastfreundlichkeit der einfachen Leute in Curacaví, einem Vorort von Santiago, sondern schildert auch detailliert seine Behausungen:

»Die Hütte, die uns beherbergt, besteht aus Baumästen, die in den Boden gerammt wurden. Die Äste und Zweige sind mittels Lehm oder einfach Dreck zu einer Wand gemauert, die aber mit vielen Löchern versehen ist. Es gibt zwei gegenüberstehende Türen und ein kleines ca. 10 Zoll großes Fenster.«

(Lafond de Lurcy 1833/1911: 29)

Seine Beschreibung geht zudem weit über die rein physische Schilderung der Hütte hinaus; es werden auch der tägliche Ablauf und die räumliche Trennung der Geschlechter sehr akribisch dargestellt.¹⁶

Die Schilderung eines »Ranchos« ist für die Beschreibung der urbanen Segregation von großer Bedeutung, denn diese »Ranchos« bildeten das Gros der randstädtischen Behausungen in der kolonialen bzw. frührepublikanischen Zeit. Es ist hier ausdrücklich zu bemerken, dass der Rancho als Hausform eine sehr vereinfachte Form des aristokratischen Kolonialhauses und nicht eine Fortsetzung der »Mapuche-Ruka¹⁷« ist, wie Gross behauptet (1985: 12), denn obwohl für beide Bautypen zu ähnlichen Baustoffen gegriffen wurde (Lehm, Zweige, Stroh), wird im Falle vom Rancho die innere Aufteilung des Ruka-Raumes nicht beibehalten, sondern der

¹⁶ Ähnlich wie in den aristokratischen Kreisen, in den nicht privilegierten Klassen war das Leben der Frauen auch durch die chauvinistische Gesinnung der Männer bestimmt. Allerdings spricht Salazar (1992: 68) von größeren sozialen und gewerblichen Spielräumen der einfachen Frau im ländlichen Kolonialchile. Ihre Funktionen und Räume, zumindest was das Leben innerhalb der vier Wände angeht, war zwar auch streng normiert, aber dafür durfte die Frau verschiedene kleinunternehmerische Aktivitäten ausüben, z. B. als Töpferin, Weberin u.a.

¹⁷ Haus auf Mapudungun.

spanischen Bautyp kopiert.¹⁸ Im Rancho gab es innere Wände, die nicht nur Funktionen, sondern auch die Geschlechter trennten. Ferner war der »soziale Raum« um das Kohlebecken herum wo auch der Mate-Tee getrunken wurde, von der Küche völlig getrennt (siehe Abb. 24)

Diese typische Behausungsform war noch bis vor einigen Jahrzehnten im sogenannten Norte Chico (nördlich von Santiago) üblich (siehe Abb. 25).

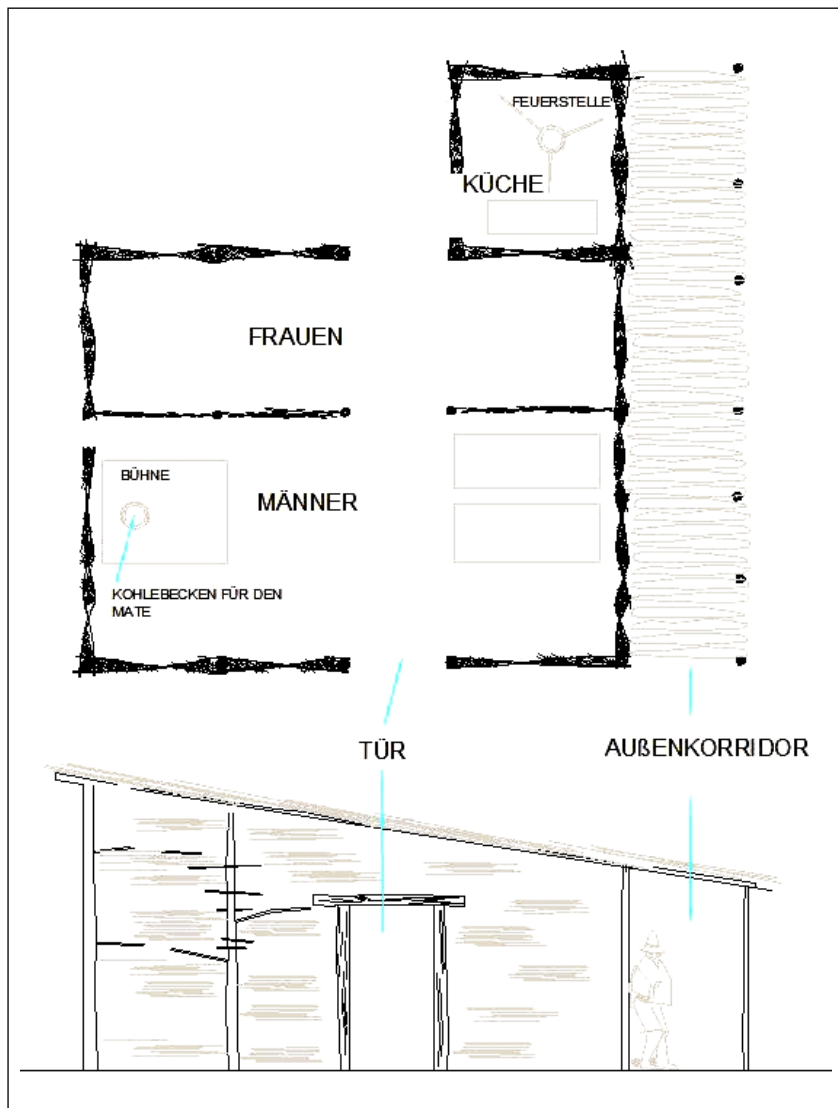


Abb. 24 Ein »Rancho«¹⁹ von Curacaví um 1820 . Eigene Rekonstruktion nach den Beschreibungen von Lafond de Lurcy (1833/1911: 29-31) und Pöppig (1829/1960: 229).

¹⁸ Die Behausungen von den Mapuche haben immer noch dieselbe einfache räumliche Einteilung; Ein einziger runder Raum, die zentrale Feuerstelle bildet das Zentrum des Lebens innerhalb der Ruka. Um die Feuerstelle herum, die gleichzeitig als Kochstelle dient, finden alle anderen Funktionen innerhalb dieser Hütte statt.

¹⁹ Das Wort »Rancho« hat im Spanischen verschiedene Bedeutungen (in Nordamerika –USA, Mexiko) steht »Rancho« für Landgut, das sich auf die Pferdezucht spezialisiert hat, in Südamerika dagegen steht es für einfache Hütte.



Abb. 25 Hütte in den Andenregion um Santiago (Río Colorado) ca. 1959. Foto: Carlos Keller Quelle: Pöppig (1829/1960: 228)

Segregierte Benutzung des öffentlichen Raumes

Eine sehr deutliche Trennung verschiedener gesellschaftlicher Gruppen geschah in der Benutzung des öffentlichen Raumes. Santiago zur Zeit der Kolonialperiode und der frühen Republik hatte nur sehr wenige Räume bzw. Plätze innerhalb der Stadtgrenze, die als ausgesprochene öffentliche Räume bezeichnet werden konnten. Die sogenannte »Plaza de Armas« (siehe Abb. 26 in der Mitte mit dem Buchstaben A markiert) war damals, abgesehen von den Straßen, der einzige städtische Bereich, den man als öffentlicher Raum bezeichnen konnte. Die Plaza de Armas war nicht nur ein Platz, der als Sinnbild des Staates stand, sondern war auch Schauplatz aller wichtigen Ereignisse während der Kolonialzeit und frühen Republik: Prozessionen, feierlicher Empfang von neuen, aus Spanien zugereisten höheren Beamten und Volksfeste.

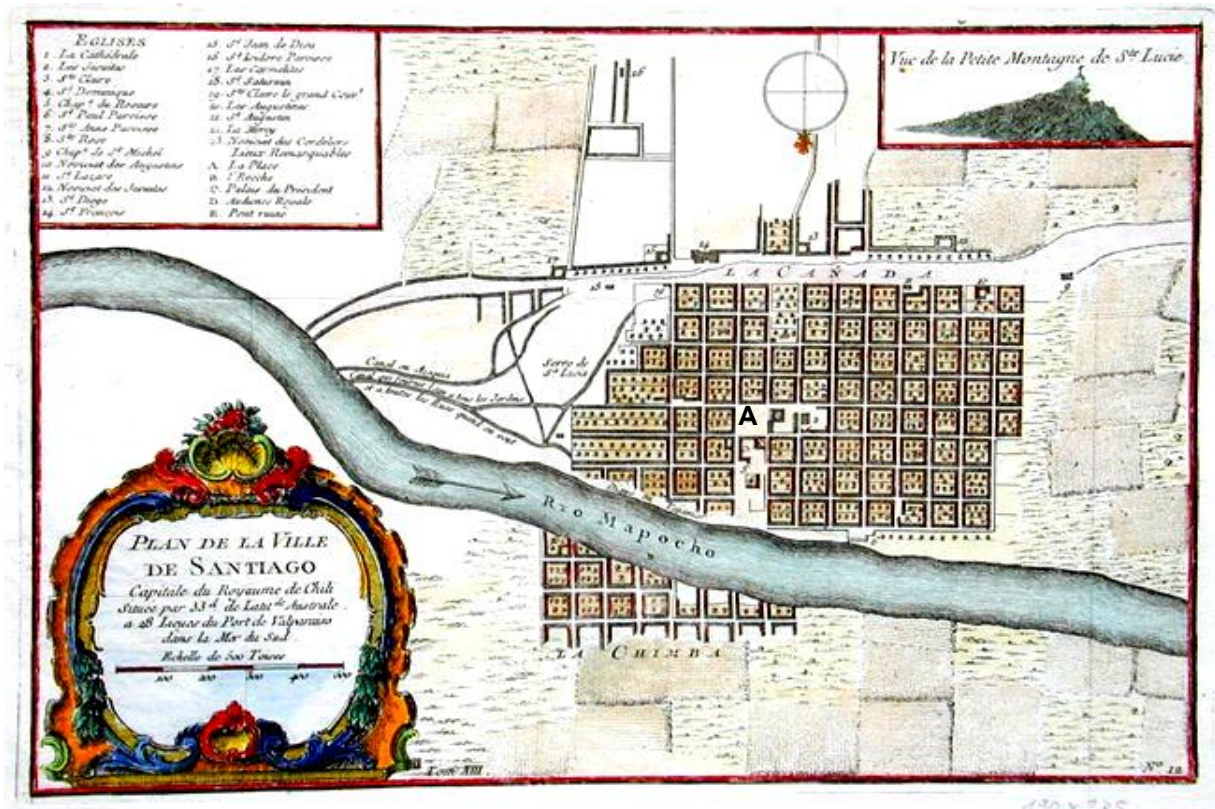


Abb. 26
 Santiago 1712. Plan von Frézier Quelle: Wiki Commons.

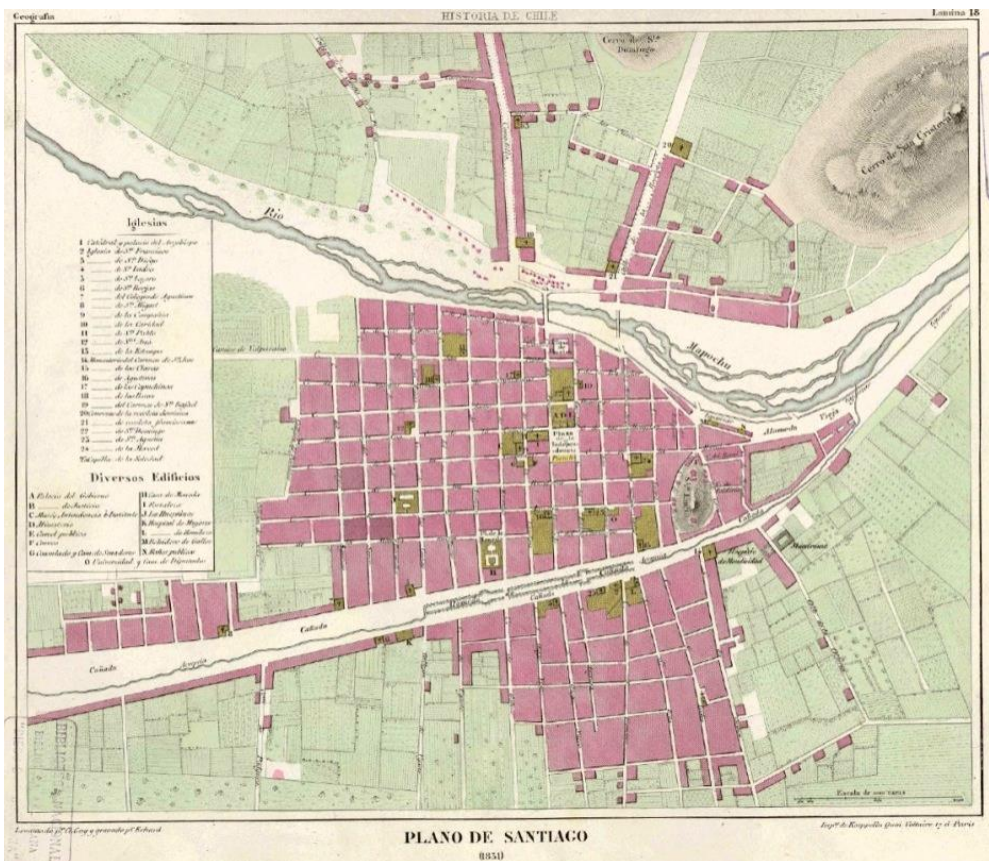


Abb. 27
 Santiago um 1820. Nach Claudio Gay. Quelle: (Gay 1854 :28)

Die »Plaza de Armas« gab allen Bewohnern, auch denen, die nicht als Stadtbürger eingestuft wurden, die Möglichkeit, am städtischen Leben teilzunehmen. Religiöse Feste, Stierkämpfe und sonstige Veranstaltungen, die als kulturelles Gut direkt aus Spanien importiert wurden, bedurften einer großen Menschenmenge, um überhaupt als städtisches Ereignis und Volksfest angesehen zu werden (De Ramón 1992: 49). Die Nutzung des öffentlichen Raumes war eng mit verschiedenen Funktionen verbunden. Darunter nahmen die kaufmännischen Aktivitäten einen besonderen Platz ein. Mitglieder von Patrizierfamilien konnten problemlos Läden eröffnen und die auf ihren Landgütern produzierte Ware anbieten.²⁰ Menschen aus den unteren sozialen Schichten dagegen durften nur in streng regulierten Räumen ihre Produkte offerieren. Gerade um die Ausbreitung der Straßenverkäufer innerhalb der Stadt zu verhindern wurde bereits Anfang des 17. Jahrhunderts der sogenannte »Tiánguez«²¹ eingeführt. Der »Tiánguez« (siehe Abb. 28) auch in manchen Städten »Recova« genannt, setzte die kontrollierte Benutzung des südlichen Teils der »Plaza de Armas« voraus. Dieser Markt am Platz fand jeden Tag statt und galt auch als Sammelplatz und sozialer Treffpunkt für die unteren Klassen, die ansonsten nicht viele öffentlichen Plätze besuchen durften, ohne dabei als Bedrohung²² für die weiße Gesellschaft angesehen zu werden. Die Kontrolle über die freie²³ Bevölkerung der Unterschicht blieb, so Araya Espinoza (1999: 27), konstant über das ganze 17. Jahrhundert; so wurden zum Beispiel nach dem großen Erdbeben von 1647, das auch als »Terremoto Magno« in die Geschichtsbücher eingegangen ist, die freien Mestizen einer Einwohnerregistrierung unterzogen, »damit sie einer effektiven Kontrolle unterliegen, und sie somit dazu gezwungen werden, bei dem Wiederaufbau der Stadt mitzuwirken« (Mellafe 1959 in Araya Espinoza 1999: 27). Die polizeiliche Kontrolle der unteren Klassenschichten hat sich besonders auf die bebaute Fläche, d. h. innerhalb der Stadtgrenze beschränkt. Außer den für den Markt bestimmten Flächen an der Plaza de Armas wurde zusätzlich ein anderer Streifen am Südlichen Rand der Stadt als Markt eingerichtet. Am Rande der damaligen »Cañada« (heute Avenida Bernardo O'Higgins), einem getrockneten Flussarm des Mapocho Flusses, konnten die außerhalb der Stadt lebenden Mestizen und Indios ihre

²⁰ Hierzu siehe auch Abb. 23.

²¹ »Tiánguez« in Chile, »tianguis« in Mexiko, das Wort kommt aus dem Nahuatl (tianquiztl) und bedeutet Markt.

²² Die Stadt Santiago entwickelte sich über die Jahrhunderte unter dem Einfluss eines generellen Angstgefühls gegenüber dem »Anderen«. Diese Angst vor dem Anderen hat nicht nur die Nutzung des öffentlichen Raumes geprägt, sondern ist eine der Konstanten bei der Gestaltung der Segregationsmuster im Laufe der Jahrhunderte gewesen.

²³ Araya Espinoza (1999: 27) bezeichnet damit die Bevölkerung »ohne jeden Abhängigkeitsbezug« d.h. ohne eine Festanstellung und im Falle der Indios, ohne die Zugehörigkeit zu einer Encomienda.

landwirtschaftlichen und handwerklichen Produkte anbieten, ohne dabei von Behörden gestört zu werden.

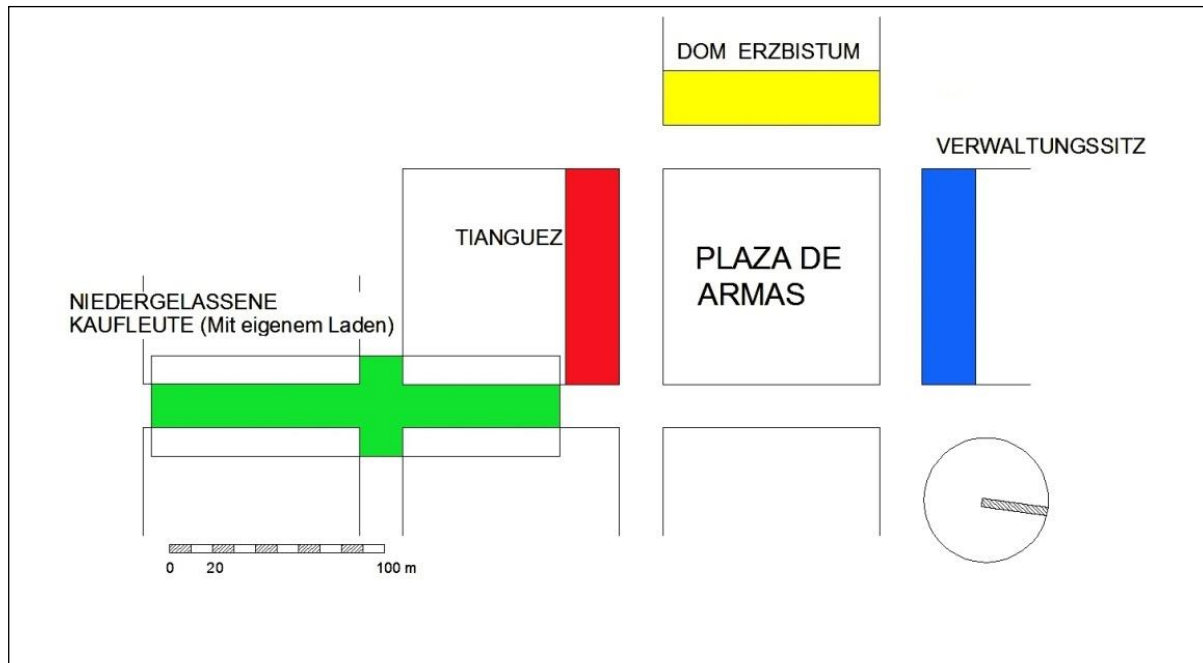


Abb. 28
Lage des »Tiánguez«. Eigene Bearbeitung nach De Ramón (1992: 49).

Die Segregation im urbanen Maßstab

Der vielleicht wichtigste Maßstab des Segregationsmusters während der Kolonialzeit in Santiago war die urbane Dimension.²⁴

In den ersten Jahren nach der Gründung Santiagos gab es eine klare Zäsur zwischen der Stadt, die eigentlich nur eine militärische Bastion war, und den umliegenden Gebieten. Nach einigen Jahrzehnten mit einem raschen Wachstum der Anzahl der Mestizen und der daraus resultierenden Verkomplizierung des gesellschaftlichen Gefüges, entstand eine stark verflochtene räumliche Struktur der Stadt (siehe Abb. 29).

²⁴ Dieser Maßstab der räumlichen Verteilung der gesellschaftlichen Gruppen war nicht nur wichtig, weil es sich um diejenige Dimension handelt, an der sich am deutlichsten das Segregationsmuster veranschaulichen lässt, sondern weil es bis heute – mit nur geringen Unterschieden - ein zum größten Teil noch geltendes Muster darstellt.

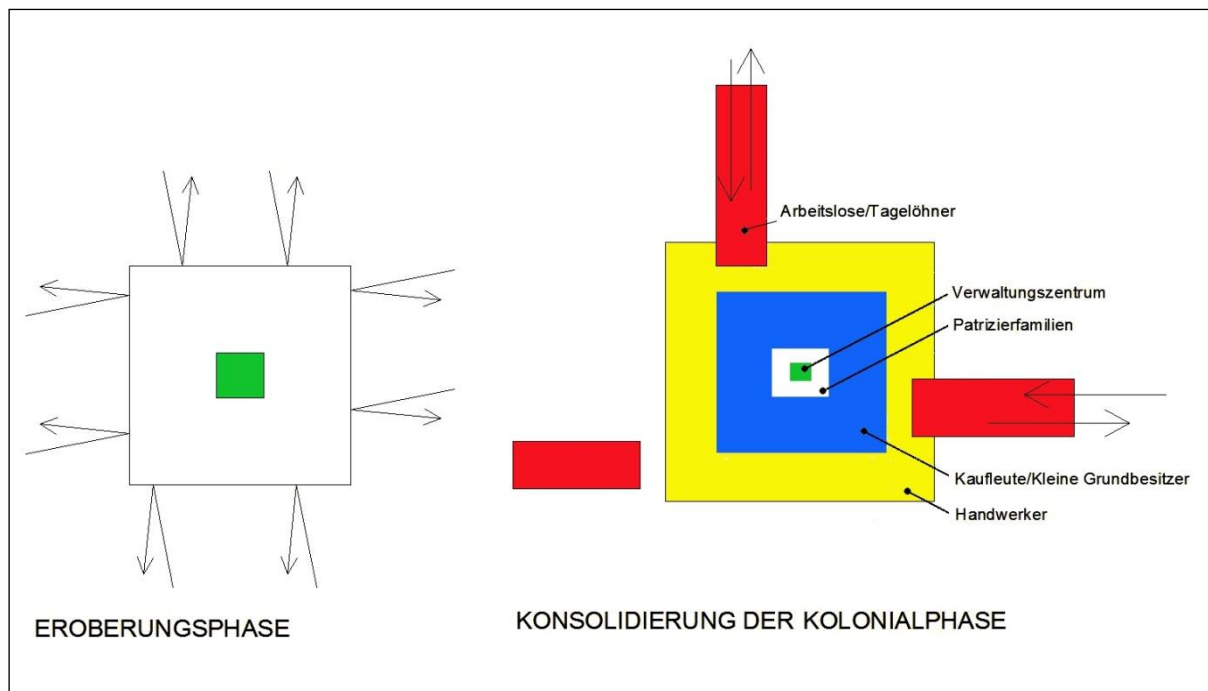


Abb. 29. Zwei Stadien der räumlichen Struktur der Stadt Santiago. Eigene Bearbeitung.

Schon zu Beginn des 17. Jahrhunderts bildete sich eine klare Peripherie, in der die untersten Bevölkerungsschichten sich ansiedelten (vgl. Abb. 30). Bei der Entstehung dieses peripheren Milieus spielten mehrere Faktoren eine Rolle. Es waren soziale, ethnische und auch wirtschaftliche Umstände, die diesen gesellschaftlichen und räumlichen Wandel in Bewegung setzten. Zu den wirtschaftlichen Faktoren gehört die wachsende Bedeutung des Landguts als ökonomische Produktionseinheit, die den darauffolgenden Verfall der urbanen gewerblichen Aktivitäten bestimmte.²⁵ Zu den verarmten Handwerkern, die unmittelbar nach der ersten Eroberungsphase eine intensive, aber zugleich kurze goldene Zeit hatten, gesellten sich entlassene Soldaten, die nach der Einführung des »Ejército Situado« die wachsenden Mengen von Arbeitslosen und Landstreichern, die aus Sicht der Behörden die Gruppe der »ociosos y malentretenidos« (Unnützen und Faulenzer) vergrößerten. Diese Menschen hatten keinen Platz im geregelten urbanen Leben und konnten nur gelegentlich von der Stadt als ökonomischem Raum profitieren. Zu den sozialen Ursachen gehörte die extreme Fragilität mancher Familien der untersten Schicht. Vor allem aber der männliche Mestize konnte keinen eindeutigen Platz in der Gesellschaft finden. Die Indios waren entweder »Encomendados« oder gehörten einem Indiodorf; schwarze Sklaven waren bei ihren Dienstherrn untergebracht oder hatten sich die

²⁵ Die wiederholte Gründung von neuen Städten und Dörfern bedeutete nicht unbedingt, dass während der Kolonialzeit ein starker Verstädterungsprozess stattfand - im Gegenteil. Viele Historiker, darunter auch De Ramón (1992: 58), berichten von einem steten Bevölkerungsverlust, der durch zwar relativ niedrige, aber konstante Immigration aus Spanien die städtischen Bevölkerungszahlen einigermaßen im Gleichgewicht hielt.

Freiheit erkaufte und arbeiteten als freie Handwerker. Auch in anderen Arbeitsbranchen, wie im Bergbau oder in Landgütern wurden Indios und Schwarze bevorzugt. Die Mestizen dagegen konnten weder versklavt, noch einer »Encomienda« zugewiesen werden. Für den häuslichen Dienst bevorzugte man eine Indianerin oder eine Mestizin (Salazar 1992: 70). Dazu hatten die meisten Mestizen keinen bekannten Vater, was ihre gesellschaftliche Position umso mehr beeinträchtigte. Die Mestizen gehörten einer, so Salazar, »dunklen polygamischen Gesellschaft« an, die durch das geheime Einverständnis der Eroberer-Gesellschaft geduldet, aber nicht integriert wurde.

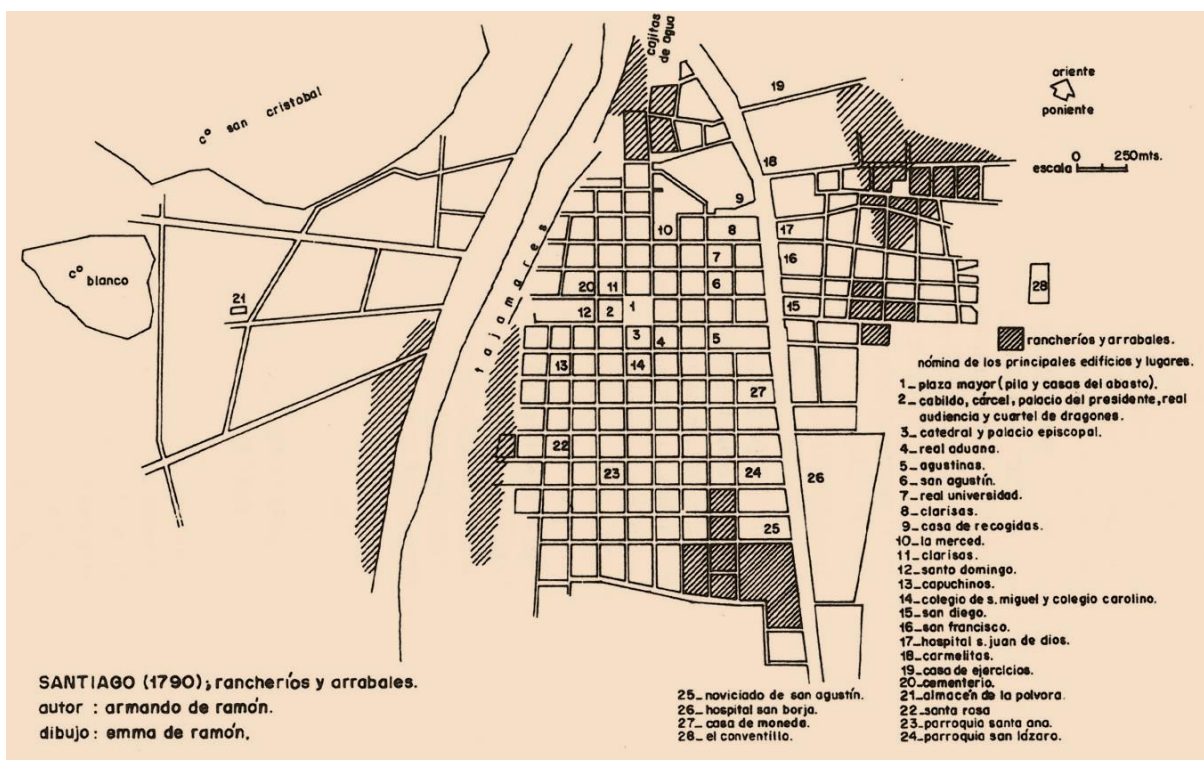


Abb. 30: Santiago um 1790. Die schraffierten Flächen zeigen die Armenviertel (Rancheríos und Arrabales). Quelle: De Ramón (1992: 90).

So wurde der eigenständige Mestize zu einer sehr »verdächtigen« Figur, die gelegentlich durch die Stadt umherschlich. Diese »Huachos«²⁶ wurden zu »Steppenwölfen«, die nur Gelegenheitsarbeiten verrichten konnten und deshalb dazu gezwungen waren, vom Viehdiebstahl und Viehschmuggel zu leben. Die Domäne dieser Menschen war immer außerhalb der Stadt, was auch zum Symbol ihrer Ausgrenzung wurde:

²⁶ Huacho: Dieser Begriff steht noch immer für außereheliche Kinder und ist stark negativ konnotiert.

»Deswegen bestand das chilenische »untere Volk« während der ersten zwei Jahrhunderte der Kolonialzeit nicht aus einem Netz von Familien, sondern vorwiegend aus Büscheln von alleinstehenden Männern²⁷. Die Frau war im häuslichen Dienst gefangen, der Mann dagegen »auf den Hügeln« ausgegrenzt und verfolgt. «

(Salazar 1992: 70)

Der Übergang zu dieser eher wilden Peripherie gliederte sich in verschiedene Zonen. Zwischen der eigentlichen Stadt und dem umliegenden Gelände befand sich eine Zone, die heutzutage als »peri-urban interface« bezeichnet werden kann. Es war eine Zone ohne eindeutige urbane Funktion, die nicht nur als Wohnviertel diente, sondern auch als Gewerbegebiet, in dem unterschiedliche Produkte gefertigt wurden. Zu diesen Aktivitäten summierten sich später andere Geschäftsbereiche. Es mehrten sich die »Ramadas«²⁸ und »Chinganas« in den Vororten von Santiago, und besonders am anderen Ufer des Mapocho-Flusses im Viertel »La Chimba«. (vgl. hierzu Abb. 30. »La Chimba« ist das schraffierte Gebiet links vom Mapocho Fluss). »Chinganas« galten bis Ende des 19. Jahrhundert als Sammelbegriff von Schenken und Bordellen am äußersten Rande der Stadt. Diese Einrichtungen, geleitet von alleinstehenden Frauen, die manchmal auch als Zuhälterinnen fungierten, mehrten sich in der peripheren Zone der Stadt und führten somit zu einem allmählichen Ansehensverlust der ganzen Peripherie - aber besonders für das Viertel »La Chimba«. Das durchaus große Angebot solcher Geschäfte konnte allerdings nur durch den massiven Zulauf von Kunden der Oberschicht aufrechterhalten werden:

»Ihre Landhäuser waren nicht anderes als »Chinganas«, wo eine ständig wachsende Anzahl junger Aristokraten und Ausländer zur Entspannung und Zeitvertreib herbeiströmte als Ausgleich für die klosterähnlichen Verhältnisse, die in ihren Häusern herrschten. Diese lauten Einrichtungen hatten am Hinterhof Tische aber auch kleine Hütten, deren Größe gerade noch das Anbändeln eines Paares duldete. [...] deren zentraler Punkt eine unternehmerische und unabhängige Frau war, einfach als skandalös empfunden wurde. Dann erfolgten die Reglementierung, die Kontrolle und letztendlich das Verbot. So wurde auch die Frau der unteren Schichten zum Objekt der Repression. «

(Salazar 1992: 74)

So entstand eine ökonomische und kulturelle Symbiose zwischen der formellen Stadt und ihren »Arrabales«, in der aber die Bewohner dieser Vororte ständig als eine fast unkontrollierbare Gefahr von der restlichen Bevölkerung angesehen wurden. Diese Gefahr, sei es real oder nur empfunden gewesen, trug dazu bei, dass sich bereits in der Kolonialzeit ein klares Segregationsmuster entfaltete.

²⁷ Im spanischen Originaltext steht hier das Wort »Huacho«.

²⁸ »Ramada« (einfache Hütte aus Zweigen; Rama=Zweig) und »Chingana« (Schenke in der auch gesungen und getanzt wird) aus dem Quechua »Chinkana« (Labyrinth).



Abb. 31 Santiago um 1820 nach Claudio Gay; Detailansicht mit Ranchos (Hütten) am nördlichen Mapocho-Ufer. Quelle: (Gay 1854: 28).

Die regionale Dimension der Segregation und die Wichtigkeit der Wege und Straßen

Die letzte eindeutige Dimension der Verteilung verschiedener sozialer Gruppen im Territorium, die wiederum dessen Nutzung bedingte, war die regionale Dimension. Santiago war während der Kolonialzeit, wie bereits erwähnt, eine Ackerbürgerstadt im Weberschen Sinne und somit auf seine ländliche Umgebung angewiesen. Aus dem Hinterland wurde Brennholz, Süßwasser für den menschlichen Konsum, und vor allem Nahrungsmittel gebracht. Dieses ökonomisch-funktionelle Gefüge funktionierte ziemlich gut für die Ober- bzw. Mittelschicht²⁹; die Oberschicht³⁰ nutzte den Raum multidimensional.

Ein Aristokrat besaß nicht nur ein stattliches Haus in zentraler Lage, sondern hatte auch einen Laden, eine »Chacra«³¹ in einem Vorort der Stadt und höchstwahrscheinlich auch Landgüter - vielleicht sogar mehrere - in der Region und womöglich auch im südlichen Teil des Landes. Abgesehen davon war er mit

²⁹ Die damalige äußerst kleine Mittelschicht wurde hauptsächlich von kleinen Funktionären gebildet.

³⁰ Mit Ausnahme der aristokratischen Frauen, die bis 1850 ein stark eingeschränktes und vom Mann kontrolliertes Leben führten, konnten die Mitglieder der Oberschicht von einer mehrdimensionalen Nutzung des Territoriums profitieren. Dieses Muster ist über die Jahrhunderte beibehalten worden und ist noch heute ein klares Merkmal des räumlichen Verteilungs- bzw. Nutzungsmusters der Oberschicht.

³¹ Kleines Landgut.

politischen und amtlichen Aktivitäten beschäftigt, was wiederum ein besonderes Verhältnis zum umliegenden Territorium, in diesem Fall dem urbanen Raum, bedeutete. Bei diesem »Erfassen« des Raums spielten die Straßen eine sehr wichtige Rolle. Die Straßen und Wege waren nicht nur eine Anbindung zu den verschiedenen Orten, sie formten auch den geographischen Raum und legten erste faktische Grenzen fest. Wichtige Wege hatten schon damals einen besonderen Wert; so hatten zum Beispiel die unmittelbar an der Straße zwischen Santiago und Valparaíso gelegenen Landgüter einen erheblichen Bodenpreis und waren unter den aristokratischen Familien heiß begehrt:

»The decisive factor in achieving aristocratic status became the association of an encomienda with an estancias made powerful by its extent and proximity to the Santiago-Valparaiso road. «

(Góngora 1975: 430)

Abgesehen von den um Santiago gelegenen Landgütern, verbanden einige Straßen auch kleine Gewerbeeinrichtungen mit der Hauptstadt. Diese Produktionseinheiten gehörten ebenfalls zu Patrizierfamilien. Bereits kurz nach der Gründung wurden einige Werkstätten und Mühlen außerhalb der Stadt eingerichtet. Der unternehmungslustige Bartolomé Flores (Bartholomäus Blumenthal) besaß nicht nur eine Wassermühle in der Nähe des Santa Lucía Hügels, sondern wurde besonders durch sein Werk in El Monte (westlich von Santiago), in dem Pferdewagen gefertigt wurden, bekannt. Zu diesen Einrichtungen kam später eine primitive Stofffabrik hinzu, die sich in der Nähe eines noch immer existierenden Wasserfalls (El Salto) befand sowie eine kleine Fabrik für Kupfertöpfe in Vitacura, einem damals von der Stadtmitte noch recht entfernten Ort. Einige dieser Einrichtungen, wie die von Blumenthal, machten Gebrauch von Encomienda-Indios als Hauptarbeitskraft; andere, besonders die, die gegen Ende des 16. Jahrhundert entstanden sind, waren auf die Anstellung freier Arbeiter (Asientos) angewiesen. Obwohl die Arbeitskraft in diesen Protoindustrien aus den unteren sozialen Schichten stammte, waren die Niederlassungsmöglichkeiten für freie Mestizen und Indios, sowohl innerhalb der Stadt als auch im umliegenden Territorium äußerst begrenzt und mit denen für andere Kasten³² nicht vergleichbar.

Die mathematische Theorie der Topologie dient zur Veranschaulichung des unterschiedlichen Gebrauchs des Territoriums um das Santiago der Kolonialzeit. Die Mitglieder der Aristokratie besaßen verschiedene Landgüter und Häuser, die in der

³² Der Begriff »Kaste« wird in fast allen Texten zur Kolonialgeschichte als Sammelbegriff für diejenigen sozialen/ethnischen Gruppen, die nicht zu den Weißen gehörten, benutzt (De Ramón 1992, Salazar 1992, Góngora 1975 usw.).

Graphentheorie (Diestel 2010: 3-7) als Ecken bezeichnet werden können. Zwischen diesen Ecken entstehen Wege oder Straßen, die sie verbinden. Diese Wege - Kanten in der Graphentheorie - konnten ein sehr komplexes Netz im Falle eines aristokratischen Bewohners bilden. Für Angehörige der untersten sozialen Schichten gab es höchstens zwei Ecken mit einer einzigen Kante: ein Pendeln zwischen dem Vorort und der Stadt (vgl. Abb. 33):

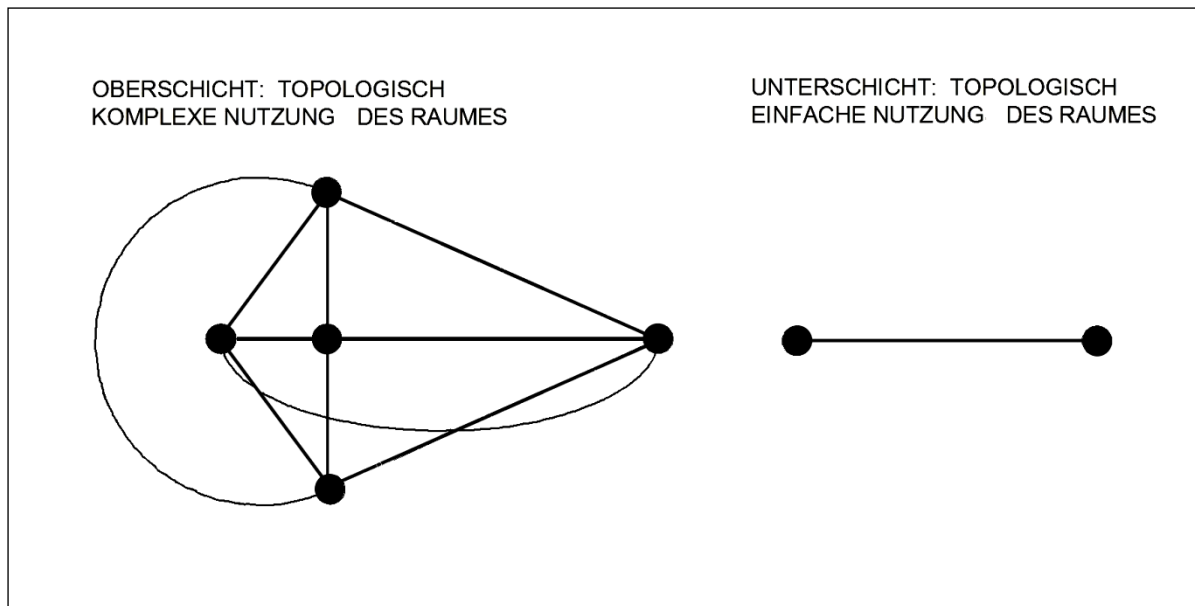


Abb. 32 Topologische Darstellung der Nutzung des kleinen Regionalraumes während der kolonial- und frührepublikanischer Zeit; Eigene Bearbeitung.

Revidierung der vorhandenen Modelle und deren Ergänzung

Die vorhandenen Modelle zur Beschreibung der Kolonialstadt von Mertins/Bähr (1995) Gormsen (1981) und Borsdorf (2002) befassen sich hauptsächlich mit der urbanen Dimension. Aber zur Betrachtung der Komplexität der Segregationsphänomene während dieser Periode soll unbedingt zu kompletteren Modellen, die auch andere, sowohl über- aber auch untergeordnete Dimensionen in Betracht ziehen, gegriffen werden.

Abb. 33 Modell der Kolonialstadt von Mertins/Bähr 1995. Quelle (Mertins/Bähr 1995:12)

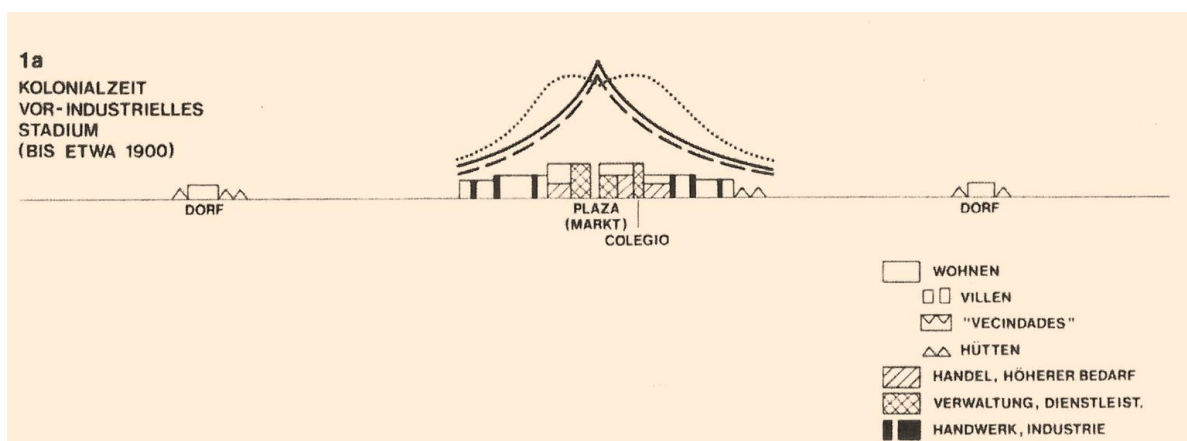
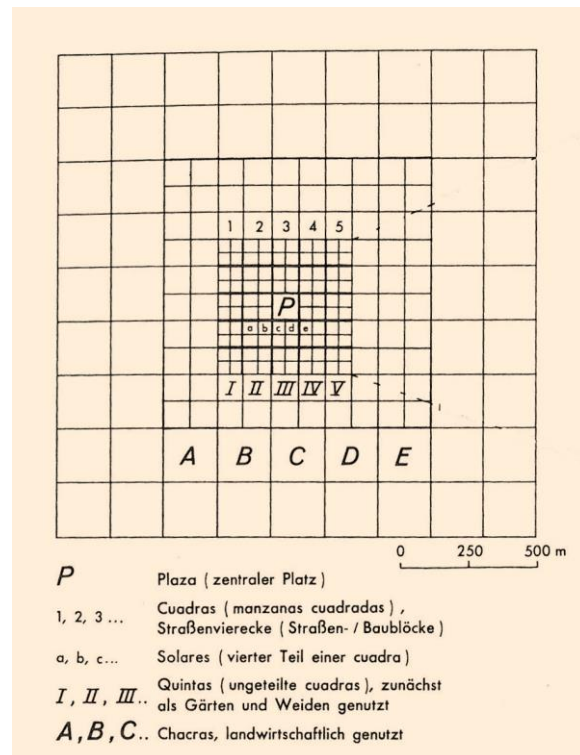


Abb. 34 Modell der Kolonialstadt von Gormsen 1981. Quelle (Gormsen 1981: 293)

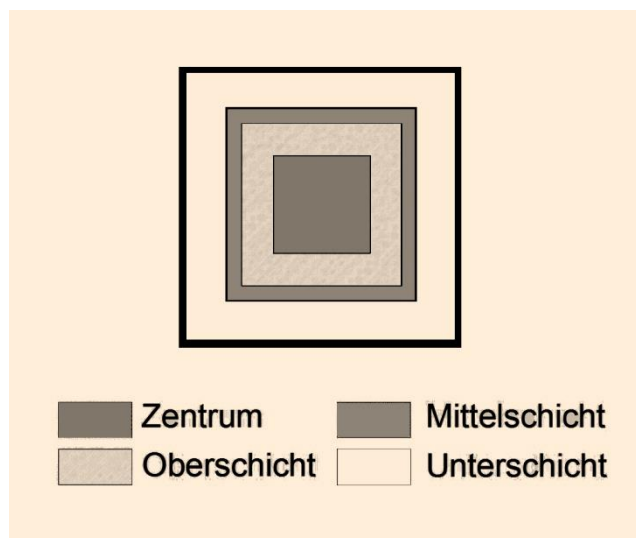


Abb. 35 Modell der kolonialen Stadt (bis 1920) von Borsdorf 2002/2003. Quelle: (Borsdorf 2003: 3)

Obwohl alle oben angeführten Modelle aus derselben Tradition entstammten - der Geographie des deutschen Sprachraums³³ - wird in ihnen die lateinamerikanische Kolonialstadt aus verschiedenen Perspektiven betrachtet. Aus der Perspektive der Funktionen innerhalb der Stadt (Mertins/Bähr), aus einer eher soziologischen Perspektive (Borsdorf). Diese Modelle vermitteln ein ziemlich klares Bild der lateinamerikanischen Stadt während der kolonial- und frührepublikanischen ³⁴Zeit.

Der Querschnitt von Gormsen (1981) ist besonders interessant. Mit den über der »Skyline« einer prototypischen Kolonialstadt gezogenen Kurven (Abb. 35) werden gleichzeitig die Bevölkerungsdichte (punktierte Linie), der Bodenwert (durchgezogene Linie) und der Sozialstatus der Bevölkerung (gestrichelte Linie) veranschaulicht. Bei den planaren Darstellungen können diese Variablen nicht gezeigt werden.

³³ In den letzten 40 Jahren wurden nur im deutschen Sprachraum ständig neue Modell zur Beschreibung der lateinamerikanischen Stadt - auch der Kolonialstadt – entwickelt.

³⁴ Borsdorf datiert dieses erste Stadium zwischen 1550 und 1920. Das Ende dieses Zeitraums scheint allerdings im Falle von Santiago nicht ganz zu stimmen; bereits ab 1850 und vor allem nach dem Ende des Salpeterkrieges gegen Peru und Bolivien 1883 können sowohl im urbanen Raum als auch im peri-urbanen Territorium wichtige industrielle Investitionen konstatiert werden. Das Jahr 1920 scheint die obere Grenze für das gesamte lateinamerikanische Spektrum zu sein.

Vorschlag zu einem neuen Modell der Kolonialstadt

Anhand der vorliegenden historischen Funde und Belege kann der Schluss gefasst werden, dass die sozial-räumliche Struktur des kolonialen Santiago de Chile ³⁵eine sehr komplexe, aber auch eine sehr stramme war.

Absolute Bewegungsfreiheit gab es nur für die Männer der Oberschicht. Alle anderen Gruppen mussten sich einer sehr strengen und normierten Nutzung des Raums fügen. Eine »disziplinäre« Nutzung des Raums im Foucaultschen Sinne (2008) herrschte in allen räumlichen Maßstäben; vom Mikrokosmos des Kolonialhauses über den urbanen Raum hinaus bis zur Benutzung des städtischen Umlands. Es entstand ein Muster, das als Matroschka-Modell bezeichnet werden könnte (Abb. 37). Jedes Mal, wenn eine Person, besonders aus untersten sozialen Schichten, einen gewissen Raum verlassen bzw. von dessen Einfluss entfliehen wollte, ist sie automatisch einer übergeordneten Segregationsstruktur ausgesetzt oder wurde von ihr erfasst.

Bei der Festlegung des Einflussbereiches jeglichen Segregationsmaßstabes spielten sowohl natürliche (Flüsse, Berge) als auch gebaute Grenzen (Straßen und Wege) eine sehr wichtige Rolle. Diese klare Begrenzung und Raumaufteilung machte es möglich, dass die sozial-räumliche Struktur der Stadt ohne bedeutende Änderung über Jahrhunderte hinweg bestehen blieb. Mindestens zwischen 1620 und 1840 mussten sich die Menschen, vor allem die der untersten Schichten, einem sehr strengen räumlichen Gefüge anpassen. Mit dem Ende der Kolonialzeit, und besonders nach dem wichtigen Wandel in der ökonomischen Struktur des Landes kam es zu raschen Änderungen in der gesellschaftlichen Struktur.

³⁵ Es bedarf einer umfangreicheren Vergleichsanalyse anderer Fälle, um eine für ganz Lateinamerika geltende Strukturform postulieren zu können. Alle in dieser Arbeit konsultierten Werke deuten darauf hin, dass es in anderen Hauptstädten ähnliche Strukturen gab.

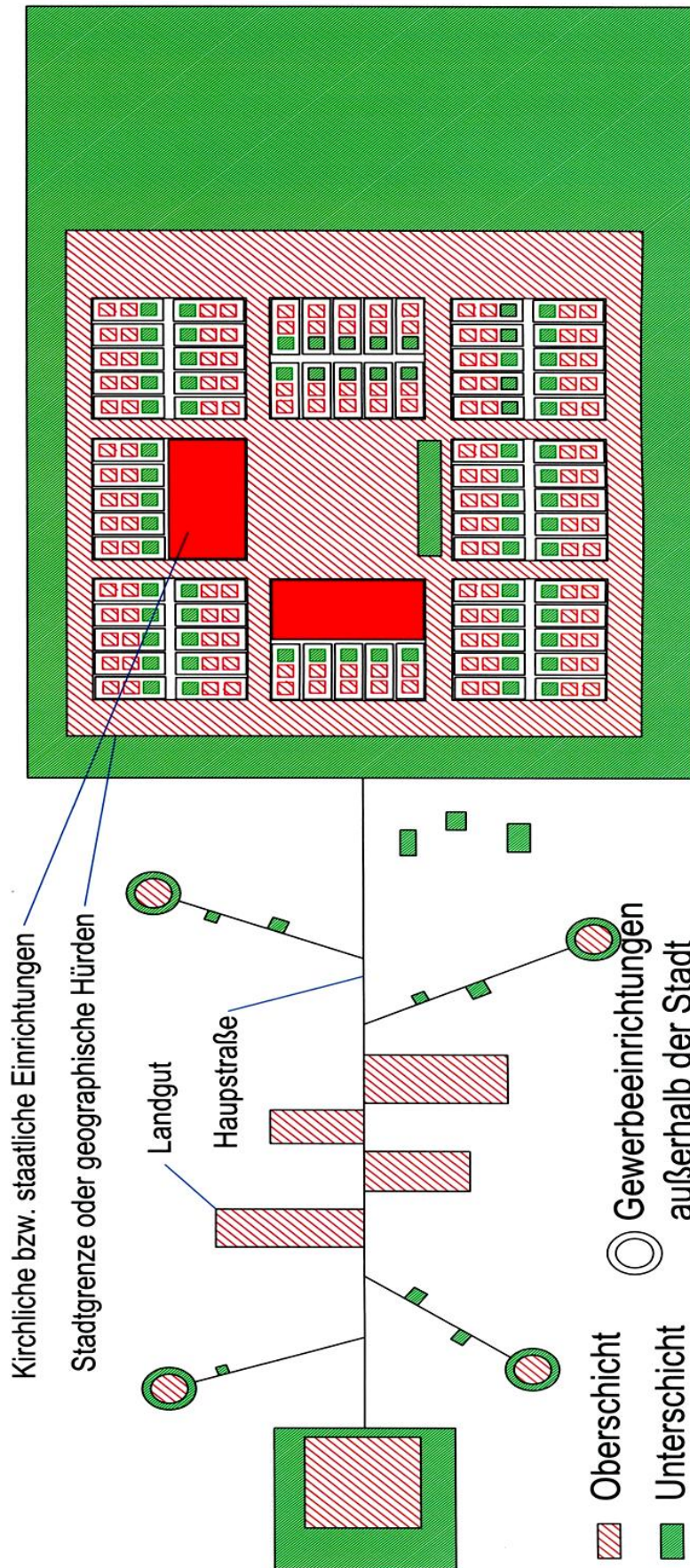


Abb.36 Modell der chilenischen Kolonialstadt. Matroschka Modell. Eigener Entwurf.

Kapitel 5. Von der Schiene zum Asphalt

Die Entstehung der modernen Stadt und die Annahme eines typischen lateinamerikanischen Segregationsmusters 1850-1950

Nach Erlangung der Unabhängigkeit von Spanien fanden in der jungen Republik verschiedene Änderungen statt, die sowohl die produktiven als auch die sozialen Strukturen wandelten.

Aber inwiefern haben die Transformationen der Infrastruktur das sozial-räumliche Gebilde im frühen 20. Jahrhundert geprägt?

Die Historiker sind sich einig, dass es unmittelbar nach dem Emanzipationskrieg und der Erlangung der Unabhängigkeit von Spanien keinen großen Wandel innerhalb der chilenischen Gesellschaft und der daraus resultierenden Stadtstruktur gab. Die Unabhängigkeit brachte die radikale Öffnung zu den internationalen Märkten mit sich, jedoch wurde diese Öffnung nur schleppend auf eine neue Produktionsstruktur umgesetzt. Nach und nach kamen, besonders aus Zentraleuropa und den USA, Geschäftsleute, die ein großes Potential in dem Land sahen und die auch rasch Geschäfte schlossen. Spätestens 1832 kam es mit der Entdeckung von Silbererzen im nördlichen Chañarcillo¹ zum definitiven ökonomischen Strukturwandel und zum Schwerpunktwechsel, der Chile von einem rein landwirtschaftlichen Land zu einer Bergbauökonomie gemacht hat. Dieser ökonomische Strukturwandel hatte eine große und langfristige Auswirkung auf die Bevölkerungsstruktur des Landes. Die durch wichtige Migrationsbewegungen geänderte Bevölkerungsverteilung setzte zwischen 1830 und 1840 ein und verursachte eine allmähliche Niederlegung landwirtschaftlicher Aktivitäten. Besonders unter einfachen Bauern und Tagelöhnern, deren Existenzminimum durch die ständige Aufteilung der spärlichen Anbauflächen infolge sukzessiver Erbschaftsverteilungen gefährdet wurde, war die Idee verbreitet, ihr Glück entweder im Bergbau oder als Gelegenheitsarbeiter in der Hauptstadt zu finden.

¹ Im Mai 1832 wurde die riesige Silberlagerstätte Chañarcillo von Juan Godoy, einem einfachen Bauarbeiter und Viehtreiber entdeckt. Zeitweise war Chañarcillo die drittgrößte Silbermine der Welt (Mendez Beltrán 2004: 144)

Die Männer in den Bergbau, die Frauen in die Stadt

Viele Männer, die ursprünglich als Tagelöhner in der Landwirtschaft beschäftigt waren, zogen in den hohen Norden, um dort bessere Chancen zu erhalten. Dies bedeutete nicht, dass ihre Frauen auf dem Land zurückblieben. Salazar (1992: 73) schildert eine äußerst dramatische Lage der einfachen Bauern, die infolge der spekulativen Ausbeutung seitens der Landgutbesitzer, aber auch seitens der katholischen Kirche, die ständig neue Kirchensteuern verlangte, in eine ausweglose Position getrieben wurden. Zu diesen Umständen kam die politische Instabilität der ganzen lateinamerikanischen Region hinzu. Kurz nach der Erlangung der Unabhängigkeit wurden Feldzüge sowohl gegen aufständische Mapuche, als auch gegen Überbleibsel der königlichen Armee, die sich in Südchile verschanzt hatten, organisiert. Viele einfache Bauern wurden gezwungen, sich dem republikanischen Heer anzuschließen. Die Männer im wehrtauglichen Alter hatten nicht viele Alternativen; entweder sie wurden rekrutiert oder sie flohen in die Berge und endeten als Räuber.

Nach dem Ende des Krieges gegen Peru und Bolivien (1836-1839) trat ein relativ langanhaltender Frieden ein. Die Umstände auf dem Land verbesserten sich jedoch nicht, denn nur die großen Landgüter konnten im florierenden Exportgeschäft² Schritt halten. Parallel zum landwirtschaftlichen Aufschwung kam es zum bereits erwähnten ökonomischen Strukturwandel. Sowohl die Entdeckung der Silbererze als auch die Förderung von Steinkohle in der Nähe der Stadt Concepción (Mazzei: 1998) waren starke Anziehungspole für arbeitslose Männer der untersten Schichten. All diese sozialen, ökonomischen und politischen Umstände bedeuteten fast das Aus einer traditionellen Lebensweise auf dem Land und wirkten sehr negativ auf die Erhaltung familiärer Verhältnisse der einfachen Bauernfamilien von Zentralchile ein:

»Man konnte nicht arbeiten. Sie mussten gehen. Und zwischen den Jahren 1810 und 1840 - und sogar später - konnte man tausende Frauen in den Städten mit ›Kindern und Küchenkram‹ beladen umherstreifen sehen: Es waren die ›Verlassenen‹. Sie ließen sich an der ›Chimba‹, am Flussufer, unter der Brücke nieder. Und kamen zu Winkeladvokaten, bei denen sie um die Verfassung eines Bittschreibens an den Staat baten, um eine Niederlassungsbewilligung und finanzielle Hilfe zu beantragen.«

(Salazar 1992: 73)

² Bereits in den ersten Jahrzehnten nach Erlangung der Unabhängigkeit wurde Chile rasch zu einer Getreide-Exportmacht; diese Exporte (besonders in die USA) erreichten einen Höhepunkt mit dem Goldrausch in Kalifornien (Mazzei 1998: 251).

Diese alleinstehenden Mütter machten damals das Gros der peripheren Bevölkerung aus. Sie bildeten das Vorfeld für spätere Migrationsbewegungen aus dem Süden (Landarbeiter) und aus dem Norden (Bergarbeiter).

Der Einfluss der Europäer auf die ökonomische Struktur des Landes und ihrer Städte

Bis ungefähr 1840 gab es in Santiago keine richtige industrielle Aktivität. Alles, was innerhalb der Stadt produziert wurde, konnte lediglich als Erzeugnisse von Handwerkern bezeichnet werden.

Mit der steigenden Zahl von europäischen und amerikanischen Einwanderern und Unternehmern stieg zugleich die Zahl der Gründungen von neuen Industrien, besonders in den Städten Valparaíso und Santiago. Der Ursprung dieser starken Bewegung ist auf die Lockerung des Außenhandels zurückzuführen:

»Aus wirtschaftlichem Blickpunkt betrachtet, bedeutete die Unabhängigkeit Chiles für die entstehende Republik die definitive Beseitigung aller institutionellen Schranken der Kolonialzeit, die die Anbindung an die Weltwirtschaft hinderten. Die Liberalisierung des Handels hatte den Zweck, die Weltmärkte als Absatzziel für chilenische Exporte zu etablieren...«

(Cariola/Sunkel 1982: 25)

De Ramón (1992: 165) weist darauf hin, dass die Gründung von industriellen Unternehmen, trotz ihrer großen Anzahl, nie eine richtige Industrialisierung des Landes verursachte, da sowohl die Menge der beschäftigten Mitarbeiter als auch die Produktionsmengen spärlich blieben. Allerdings wurde diese Gründungsbewegung beinahe ausschließlich von ausländischen Investoren vorangetrieben. Vor allem in der sogenannten metallmechanischen Branche, die vielleicht die wichtigste industrielle Aktivität repräsentierte, waren Namen wie: *Lever Murphy y Cia.*, *Brower, Nardie y Cia.*, *Balfour Lyon y Cia*, *Hermanos (Brüder) Klein*, die das Sagen in der industriellen Veränderung des Landes hatten.

Aber die größten Innovationen und der größte Technologie-Transfer ereigneten sich auf dem Gebiet des Bergbaus, d. h. fern vom städtischen Leben.

Die Schiene

Vom industriellen Faktor im Hinterland zum Beförderungsmittel in der Stadt

Die Neubelebung des Bergbaus, vor allem im sogenannten »Norte Chico«³ brachte die Einführung von neuen Technologien mit sich. Neben der Annahme von neuen Techniken bei der Gießereitechnik vor allem in Tongoy und Guayacán (Cariola/Sunkel 1982: 30) man hat großen Wert auf die Verbesserung der Beförderungsmittel bei der Erzgewinnung gelegt. So hat man 1851 in Caldera - auf der Strecke zwischen der Stadt Caldera und dem Hafen Copiapó - auf Initiative vom amerikanischen Schiffskapitän William Wheelright, der seit 1824 in Valparaíso als Generalkonsul der Vereinigten Staaten von Amerika fungierte, die erste⁴ chilenische Eisenbahnstrecke verlegt (Thomson/Angerstein 2000: 31).



Abb. 37 Die Lok Nr. 1, auch »La Copiapó« genannt. Gebaut 1850 von Norris Brothers in Philadelphia, USA. Erste Lokomotive auf chilenischen Schienen. Foto: www.artenorte.cl

³ Der »Norte Chico« (kleiner Norden) ist die Region, die unmittelbar nördlich des Aconcagua Flusses liegt. Man unterscheidet normalerweise zwischen Norte Chico und Extremo Norte (hoher Norden). Zum hohen Norden gehören die Territorien, die nach dem Salpeterkrieg gegen Peru und Bolivien (1879-1884) einverleibt wurden.

⁴ Die erste Eisenbahnstrecke war die dritte in der südlichen Erdhälfte (Thomson/Angerstein 2000: 29)

Es ist interessant festzustellen, dass die größten Innovationen⁵ auf dem Gebiet der Transportinfrastruktur bei Bergbau - Aktivitäten eingesetzt wurden; dies geschah viel früher als die Benutzung von ähnlichen Technologien bei der Personenbeförderung:

»Die Wiege der chilenischen Bahn befindet sich in den trockenen und unwirtlichen Zonen des hohen Nordens mit ihren – anscheinend - unerschöpflichen Salpeter-, Kupfer-, Gold- und Silbererzen. Nur der Reichtum dieser Erze zusammen mit dem Bedürfnis, große und schwere Lasten über große Entfernungen zu befördern, haben die nötigen Bedingungen für den Bau einer Unmenge industrieller Eisenbahnstrecken gerechtfertigt. Ohne die Eisenbahn hätte es kaum eine Industrialisierung beim Bergbau gegeben.«

(Thomson/Angerstein 2000: 47)

1852 wurde der Grundstein des neuen Bahnhofs bei Valparaiso gelegt, und erst 1863 konnte die Eisenbahnstrecke zwischen Valparaiso und Santiago fertig gestellt werden (Thomson/Angerstein 2000: 44). Die Einweihung dieser Strecke, die über Jahrzehnte die wichtigste Bahnstrecke des Landes blieb, wurde mit einer festlichen Veranstaltung im Palacio de la Moneda⁶ gekrönt. Anlässlich dieser Feier wurde vorübergehend eine Schiene bis zum Regierungssitz verlegt, was womöglich den späteren Ausbau des Straßenbahnnetzes inspirierte.

Die Schiene in der Stadt

Nach dem Bau der Eisenbahnstrecke zwischen dem Hafen und der Hauptstadt, ist bald die Wichtigkeit des Ausbaus des Bahnnetzes im Territorium festgestellt worden. Parallel zu den Anstrengungen um die Ausweitung des Bahnnetzes, vor allem im dicht bevölkerten Süden des Landes, wurden die ersten Straßenbahnlinien sowohl in der Hauptstadt als auch in Valparaiso verlegt.

Die erste Straßenbahnstrecke - die älteste in ganz Lateinamerika - wurde am 18. Juni 1858 offiziell eröffnet und lief über 2,5 Km. zwischen der *Estación Central* (dem Hauptbahnhof) und der heutigen Straße Arturo Prat (Morrison 1992). Die ersten Wagen, die auf dieser Strecke eingesetzt wurden, waren von der amerikanischen Firma *Eaton, Gilbert & Co.*⁷ bei Troy, New York gebaut und waren dieselben, die zu dieser Zeit in den Städten New York und Boston fuhren.

⁵ Ähnliches geschah mit der Einführung der elektrischen Beleuchtung, die zunächst im Kohlebergbau eingesetzt wurde. Hierzu siehe auch Abschnitt Andere Infrastrukturbauten im Santiago des 19. Jahrhunderts.

⁶ Der »Palacio de la Moneda« war die einstige Münzprägestalt Chiles und ist heute der Regierungssitz.

⁷ Hierzu siehe auch http://www.tranviasdechile.cl/regionm-2.htm#s_3

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts hatte die Stadt um die 300.000 Einwohner. Das Straßenbahnsystem der Stadt besaß 2000 Pferde, die auf einer Gesamtlänge von ca. 100 km 200 Wagen zogen. Jährlich wurden um die 40 Mio. Passagiere befördert.

Auch gegen Ende des 19. Jahrhunderts erfolgte die Elektrifizierung des Netzes und zwar mit deutscher Technik und Kapital. Obzwar dieses Unternehmen ursprünglich *Chilean Electric Tramway & Light Company* am 3. May 1898 in London gegründet wurde, waren die meisten Vorstände des Unternehmens Deutsche. Nur kurz nach seiner Gründung wurden neue Wagen bei der Berliner *Allgemeinen Electricitäts Gesellschaft* (AEG) angeschafft.

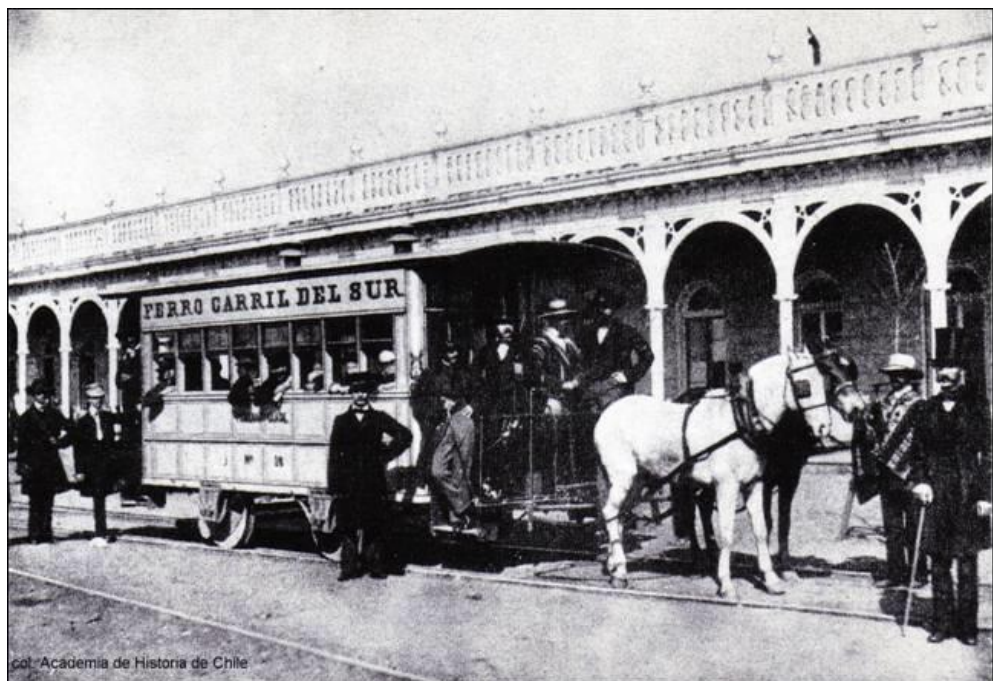


Abb. 38 Erste Straßenbahn Südamerikas 1858 gegründet. Quelle: Peña Otaegui (1944: 484)

AEG baute einen E-Werk am Rande des Maipo Flusses in der Nähe vom Dorf Puente Alto (in der heute südlichsten Kommune der Stadt Santiago) und einen Abstell-Park in der Straße Mapocho, im westlichen Teil des damaligen Santiagos. Die erste elektrische Flotte von Straßenbahnen bestand aus 40 offenen Wagen, 115 zweistöckigen Wagen, 40 einstöckigen geschlossenen Wagen und 10 Wartungswagen. Außerdem wurden noch 50 ältere Pferdewagen der früheren Flotte instandgesetzt.

Die erste elektrische Straßenbahn machte ihre feierliche Einweihungsfahrt am 2. September 1900 zwischen dem Abstell-Park von Mapocho, über die Straßen Brasil, Rosas bis zur Av. Bernardo O'Higgins (auch üblicherweise Alameda –Pappelallee–

genannt). Zum Ende dieses Jahres waren bereits 56 Wagen im Einsatz auf 43 Km von neuen Schienen.

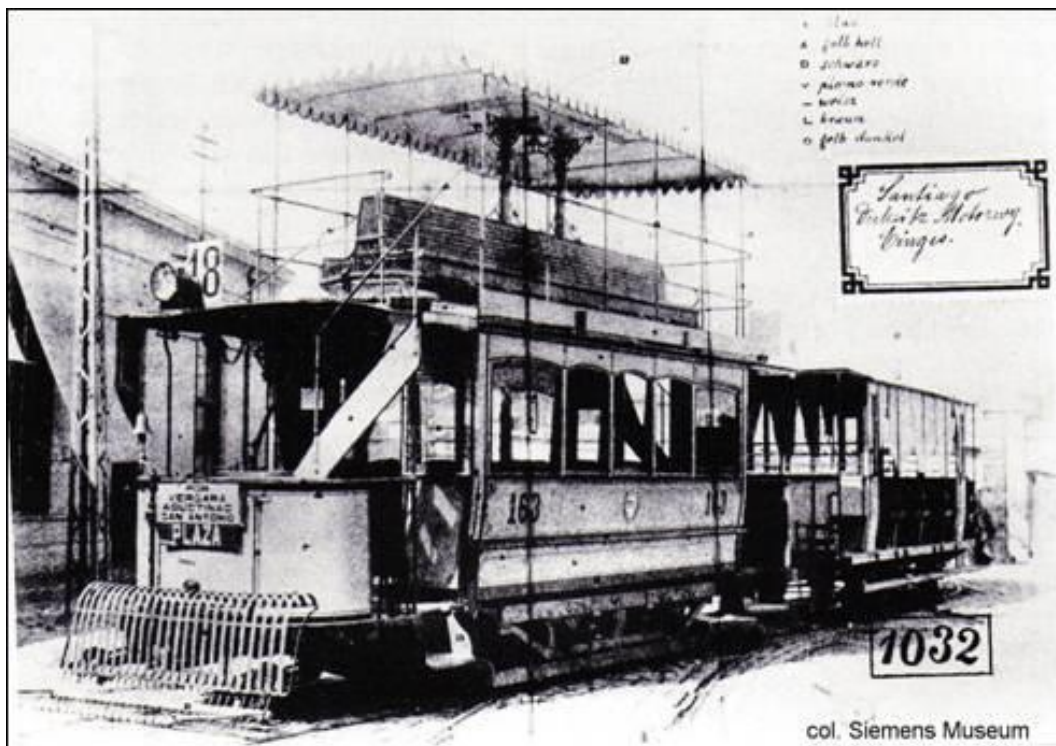


Abb. 39 Das zweistöckige Modell der Fabrik Herbrand (Köln). Quelle: www.tranviasdechile.cl

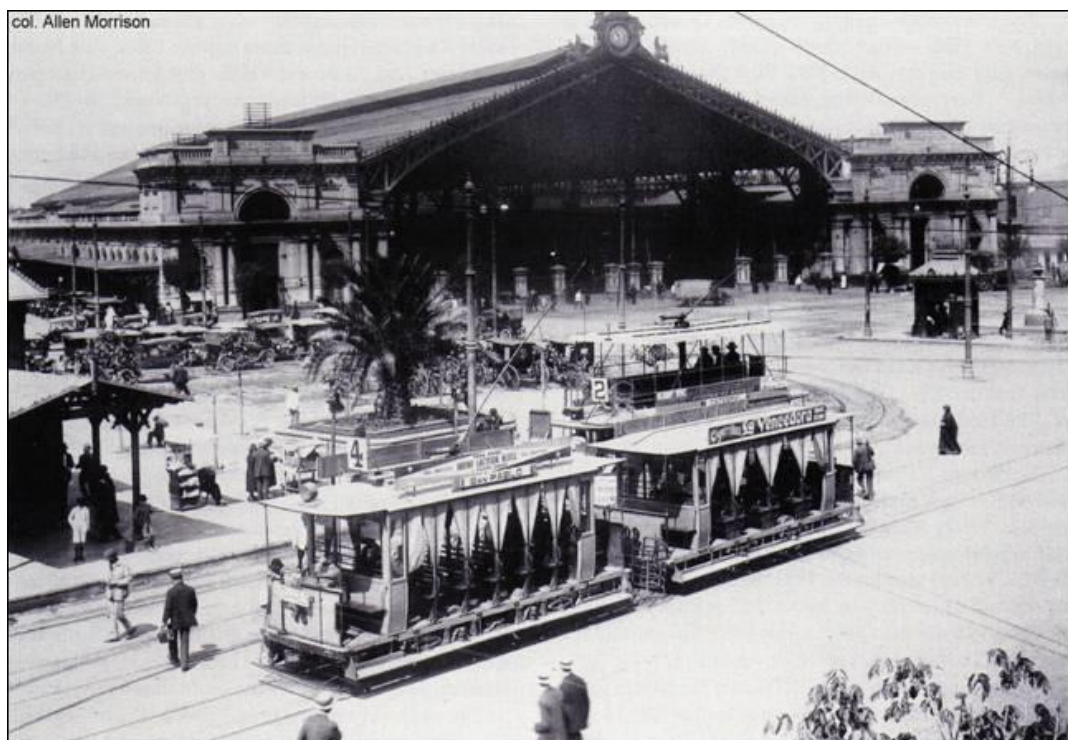


Abb. 40 Die Estación Central (Hauptbahnhof) um 1910 mit verschiedenen Straßenbahnmodellen im Vordergrund. Quelle: www.tranviasdechile.cl

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes wurde in den darauffolgenden Jahren und Jahrzehnten fortgesetzt. Die Elektrifizierung des Netzes wurde besonders im zentralen Teil der Stadt vorgenommen. Neue Schienen wurden in Richtung Peripherie verlegt. So hat zum Beispiel 1904 eine französische Firma die Strecke nach Resbalón (heute die Kommune Cerro Navia) gebaut und eine italienische Firma die Strecke nach Barrancas (heute Kommune Pudahuel) weitergeführt.

Der Höhepunkt des Straßenbahnnetzes wurde zwischen 1935 und 1938 erreicht (siehe Abb. 42). Zum ersten und vielleicht auch zum letzten Mal in der Geschichte der Verkehrsmittel von Santiago wurde eine absolute Erschließung der bewohnten Fläche erreicht. Sogar peripher gelegene und dünn besiedelte Viertel wurden vom Straßenbahnnetz erschlossen.

Nach dem zweiten Weltkrieg begann die allmähliche Verfall der Straßenbahnnetze im ganzen Land, insbesondere in der Hauptstadt. Bereits 1946 wurden die ersten Schienen im westlichen Teil der Stadt demontiert und die Straßenbahn durch Buslinien ersetzt.⁸ Die letzten Straßenbahnlinien fuhren Anfang der 1970er Jahre.

⁸ Die starke Reduzierung des Straßenbahnnetzes und der entsprechende Ersatz durch Busse und Oberleitungsmibusse, besonders in Form von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, ist hauptsächlich auf eine aggressive Politik der Vereinigten Staaten von Amerika hinsichtlich des Ausbaus von Straßen als Beschleunigungsfaktor für die amerikanische Automobil- und Lkw-Produktion zurückzuführen, hierzu siehe Kapitel 6.



Abb. 41 Straßenbahnnetz um 1935. Quelle: www.tranviasdechile.cl nach einem Plan von Morrison (1992)

Die erstmalig bewusste Benutzung von Verkehrsinfrastruktur als teilende Barriere

Benjamín Vicuña Mackenna, viel gereiste Persönlichkeit des 19. Jahrhunderts, wurde 1872 zum »Intendente« (Oberbürgermeister) von Santiago ernannt. In jungen Jahren bereiste Vicuña Mackenna, der aus einer Aristokratenfamilie stammte, nicht nur die wichtigsten Metropolen Europas, wie Paris, London, Amsterdam, Florenz, Venedig und Rom, sondern auch Nordamerika; Boston, Cincinnati, New York und Quebec. Zwischen 1852 und 1855 machte sich der junge Politiker ein klares Bild, von dem, was er sich für Santiago wünschte.

Als Vicuña Mackenna an den wichtigen Intendente-Posten kam, hat alles in seiner Macht stehende darangesetzt, um aus Santiago eine moderne Metropole zu machen. Das anspruchsvolle Programm beinhaltete eine Reihe von öffentlichen Bauten, die das Antlitz der Stadt endgültig ändern sollten:

- Ausbau des Trinkwassernetzes
- Bau von neuen Plätzen
- Bau des Parks Paseo Cerro Santa Lucía
- Fertigstellung des Obst-und Gemüsemarkts
- Öffnung von gesperrten Straßen
- Bau von neuen Schulen
- Bau von verschiedenen Bewässerungskanälen
- Bau eines neuen Schlachthauses
- Verlegung von Kopfsteinpflaster in den wichtigsten Straßen
- Beseitigung der Chinganas⁹ in der Peripherie
- Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Bürgersteige.
- Bau der A. Ejército Libertador (Straße nach Argentinien)
- Bau eines modernen Gefängnisses
- Kanalisierung im mittleren Bereich des Mapocho-Flusses
- Bau der Stadtooper (Teatro Municipal de Santiago)

Eines der wichtigsten Projekte war den Bau des »Camino de Cintura« (Gürtelstraße), auch »sanitäre Barriere« genannt.

Vicuña Mackenna hatte eine klare Vorstellung der chilenischen Gesellschaft und obwohl er sich der liberalen Gesinnung annäherte, war für ihn das vorherrschende

⁹ Hierzu siehe auch Kapitel 3.

Bild der Gesellschaft eines mit einer deutlichen Trennung zwischen Zivilisation und Barbarei. Die Stadt repräsentierte für ihn die Epitome der zivilisierten Welt. Durch die Realisierung von baulichen Maßnahmen konnte eine Stadt, in diesem Fall Santiago de Chile, zum Status einer Weltmetropole gebracht werden. Aber gerade bei den Bemühungen, die Standards und die Stadt aufzuwerten, war es - so Wehner - aus der Sicht von Vicuña Mackennas notwendig, die barbarischen Teile der Gesellschaft getrennt von der restlichen Stadt und Gesellschaft zu halten:

»Wie bereits erwähnt, Vicuña Mackenna wollte die Stadt Santiago isolieren, hierfür baute er vier Achsen oder Straßen, die den Umfang der Stadt definieren sollten. Diese Linie bedeutet eine Art Segmentierung zwischen der zivilisierten Welt und dem groben, unzivilisierten Leben. Obwohl auch diese Aktion als eine Bemühung interpretieren werden könnte, die Ausbreitung der Stadt unter Kontrolle zu halten, war die Idee dahinter, gewisse Gruppen vom ›zivilisierten Ideal‹ auszuschließen. Solange diese Gruppen in der Barbarei weiterleben würden, würden sie zu der Peripherie verdammt sein. «

(Wehner 2000: 82)

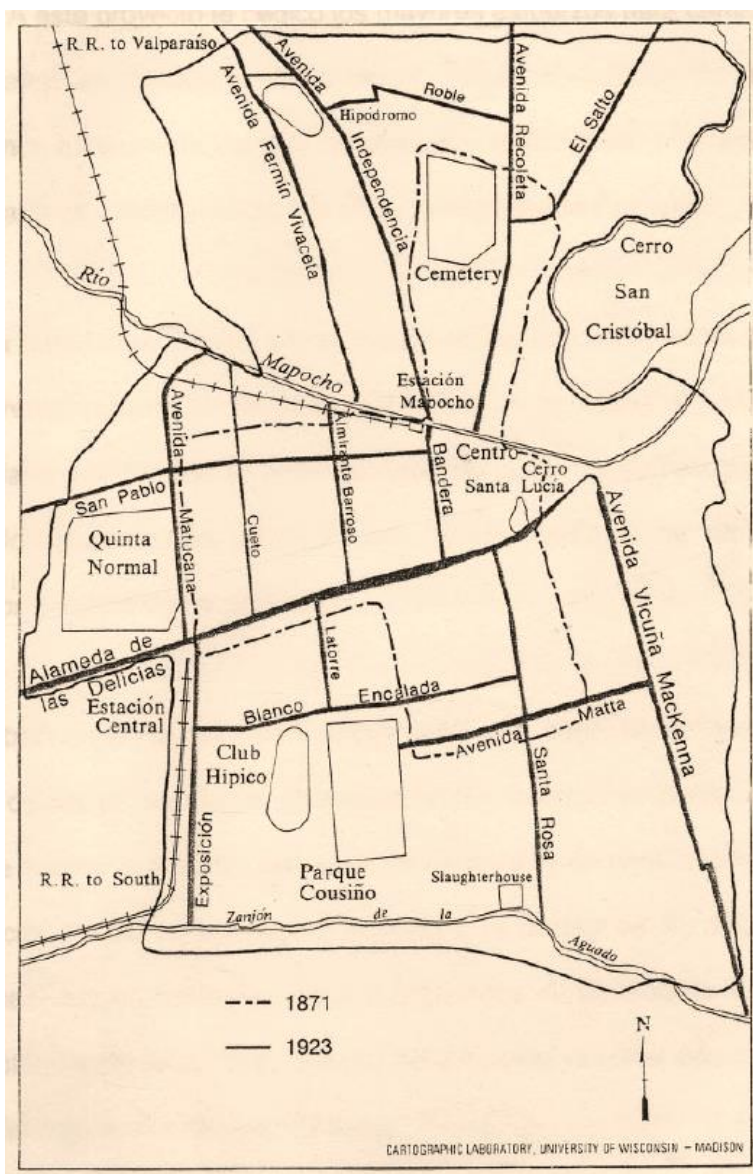


Abb. 42 Der sogenannte Camino de Cintura oder sanitäre Barriere: geplant (1871) und gebaut (1925). Quelle: (Wehner 2000: 86).

Die Segregation als frühes Subprodukt der Bodenspekulation

Die Lebensverhältnisse des ärmsten Teils der Stadtbevölkerung waren nicht nur auf das damalige, immer noch rigide Kastensystem, auch nicht nur auf die Wirtschaftsstruktur des Landes zurückzuführen.

Bis ungefähr 1850 bildeten sich die Viertel der Stadt in einer spontanen oder natürlichen Form. Die Armensiedlungen, die in der Peripherie lagen, wurden über die Jahrhunderte hinweg weitgehend geduldet, besonders, wenn sie die Bewirtschaftung guter Böden nicht beeinträchtigten. Diese »Ranchos«¹⁰ konnten sogar von großem Nutzen für die Eigentümer sein, denn in vielerlei Hinsicht konnte die Figur des »Inquilinos«¹¹ wiederbelebt werden; viele dieser Siedler konnten sowohl vom in der Stadt erzielten Absatz ihrer landwirtschaftlichen Produkte profitieren als auch leichte landwirtschaftliche Arbeiten verrichteten, besonders als Viehtreiber.

Aber mit der Annahme von neuen ökonomischen Konzepten¹², wie des zu dieser Zeit populären Merkantilismus, nutzten die potentiellen Geschäftsleute jede Gelegenheit für ein vielversprechendes Geschäft. Zu diesem Zeitpunkt hatten viele das Potenzial urbanen Grund und Bodens bereits erkannt. Die Nachfrage an urbanem Boden für Neubauten war zwar von gewissem ökonomischen Interesse, aber längst nicht so groß wie die Nachfrage an Platz seitens Siedlern und Einwanderern aus anderen Regionen des Landes. Kurz nach dem Ende des ersten Krieges gegen die peruanisch-bolivianischen Konföderation (1839) verpachteten erste Investoren - die man heutzutage als Spekulanten bezeichnen würde - große Landstücke westlich und südlich der Stadtmitte. Persönlichkeiten wie Antonio Jacobo Vial Formas, mehrere Male Abgeordneter zwischen 1831 und 1849, Francisco de Borja Valdés Huidobro und dessen Frau Dolores Aldunate Larrain, die angesehenen Mitglieder der Aristokratie waren, hatten keine Skrupel, wenn es sich um ein lukratives Geschäft handelte. Diese Investoren haben als erste und beinahe einzige Erschließungsmaßnahme den Bau bzw. die Eröffnung von Straßen unternommen:

»Die großen Besitzer sind es nur vom Grund und Boden. Sie vermieten ein Stück Boden an arme Leute, die sich selber eine Hütte oder Rancho bauen müssen. Das erste, was der Mieter macht, ist das nötige Material aus dem Boden auszugraben. Daraus macht er Lehmziegel, mit denen er die vier Wände seiner schlechten Bleibe aufstellt. Und so ist es, dass die Hütte durchnässt und im Verfall begriffen, tief in den

¹⁰ Siehe Abb. 24 und dazugehörige Fußnote.

¹¹ Siehe Kapitel 2.

¹² Der Merkantilismus war, zumindest in Europa, durchaus nicht neu, aber alles was nicht im Repertoire der bis zur Unabhängigkeit streng kontrollierten chilenischen Volkswirtschaft existierte, wurde als neu empfunden, darunter auch der Merkantilismus.

Boden versenkt weit unter dem Straßenniveau steht... Wenn der Mieter im Rückstand steht werden seine Habseligkeiten vom Gutsverwalter beschlagnahmt...«

(Aus der Zeitung El Chileno, Ausgabe des 16.03.1900)

So war es üblich, dass alle Häuser oder Hütten - auch Cuartos Redondos (runde Zimmern) genannt - zwischen 50 und 60cm unter dem Straßenniveau lagen und dadurch im Winter vom von der Straße ablaufenden Wasser bedroht waren.

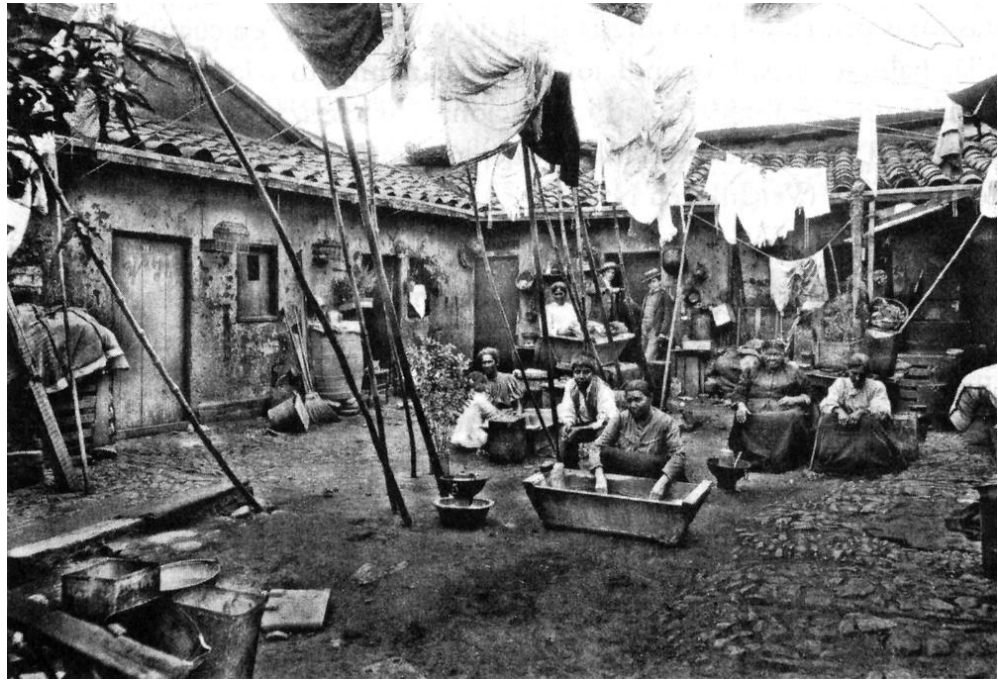


Abb.43 Foto eines »Conventillo« um 1890 Quelle: www.ead.pucv.cl Universidad Católica de Valparaíso.

Diese Hütten bildeten normalerweise einen Häuserkomplex um einen zentralen Hof herum, der als »conventillo« bekannt war (Abb. 45). Die Lebensverhältnisse in diesen »Conventillos« waren äußerst schlecht. 1843 berichtete der Schriftsteller, Universitätsprofessor und späterer Präsident von Argentinien, Domingo Faustino Sarmiento, der damals als Professor im chilenischen Exil fungierte, von verheerenden Verhältnissen:

»Das Gros der Bevölkerung hat bedauerlicherweise sehr schlechte Angewohnheiten, die unüberwindbar zu sein scheinen. Ein »cuarto redondo« scheint nicht besser als ein Grab zu sein. Die Anhäufung von Individuen, die Zubereitung von Essen, die Wäscherei, die Ablagerung von Exkrementen und sonstigem Unrat... »cuartos redondos« werden von ungefähr drei Fünftel der Stadtbevölkerung bewohnt. «

(Sarmiento 1887: 10)

Eines der wichtigsten Probleme in den »conventillos« und »cuartos redondos« schien der gesundheitliche Zustand der Bewohner zu sein, der durch die schlechten hygienischen Bedingungen verschlechtert wurde. Wenn eine Seuche, wie die Pockenepidemie der Jahre 1872 und 1876 (Romero 1984: 62) ausbrach, die am meisten betroffenen Teile der städtischen Bevölkerung waren die, die in diesen äußerst unhygienischen und schlecht belüfteten Behausungen wohnten.

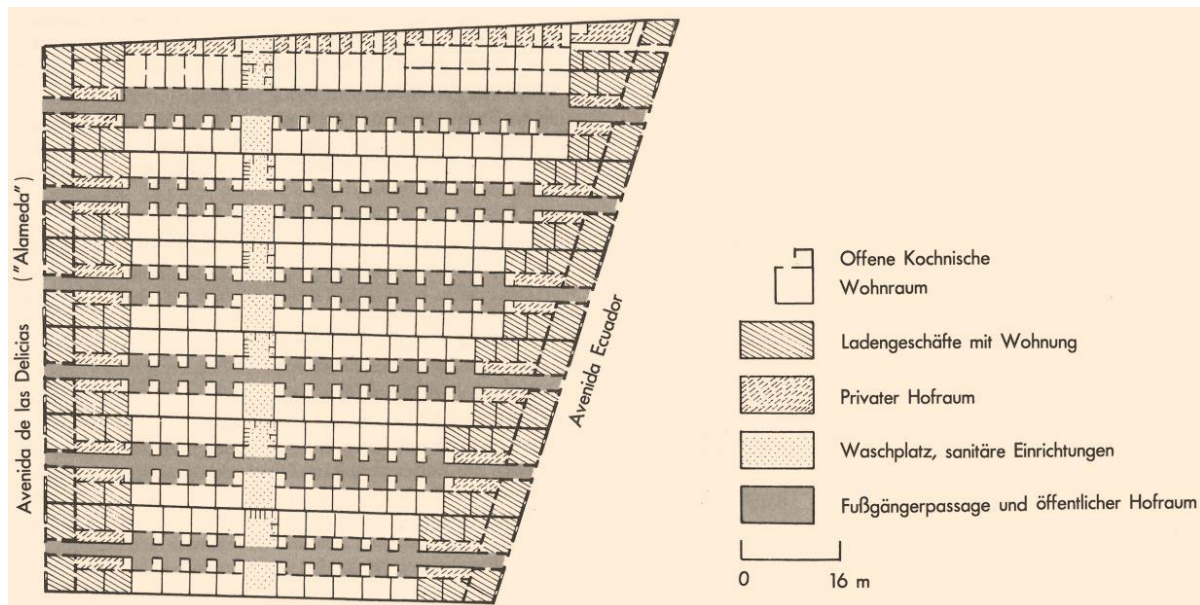


Abb. 44 Struktur eines »Conventillos«¹³ Quelle: Nickel-Gemmeke (1991: 24)

Obwohl die Lebensverhältnisse in der näheren Peripherie einen klaren Unterschied zu denen in den besseren Vierteln um die Stadtmitte aufwiesen, wurden diese Umstände nach und nach durch den Ausbau von verschiedenen Infrastrukturbauten nachgebessert. Vor allem nach dem gewonnenen Salpeterkrieg gegen Peru und Bolivien (1879-1884) ermöglichte die bessere finanzielle Verfassung des Landes, den langen ersehnten Ausbau der Infrastruktur voranzutreiben.

¹³ Nickel-Gemmeke bezeichnet diesen typischen Grundriss als »Conventillo«, allerdings handelt es sich eigentlich um eine typische »Cité«. In der Literatur zum chilenischen Wohnungsbau werden diese Termini manchmal verwechselt. Häufig werden sie als Synonym verwendet. Aber das Wort Cité (aus dem Französischen *cité* Stadt bzw. Siedlung), stand normalerweise für ein aus mehreren Einfamilienhäusern bestehenden Komplex. Die Häuser, die besonders zwischen 1890 und 1920 gebaut wurden, standen dicht nebeneinander und hatten in der Mitte eine gerade Passage, die zugleich als gesch tzter gemeinsamer Versammlungsplatz der Cit gemeinschaft diente. Die Conventillos waren entweder heruntergekommene cités oder auch große Gebäude oder ehemalige Villas der Oberschicht, aus denen Mietskasernen gestaltet wurden.

Die Stadt der Hundert-Jahr-Feier: Infrastruktur und Stadterneuerung

Anfang des 20. Jahrhunderts hatte Chile nicht einmal ein Viertel der jetzigen Bevölkerung erreicht. Nach Angaben der 1907 durchgeführten Volkszählung, belief sich die Gesamtbevölkerung des Landes auf 3 230 000 und die Anzahl Einwohner der Hauptstadt erreichte ca. 320 000, d. h. fast genau 10% der Gesamtbevölkerung:

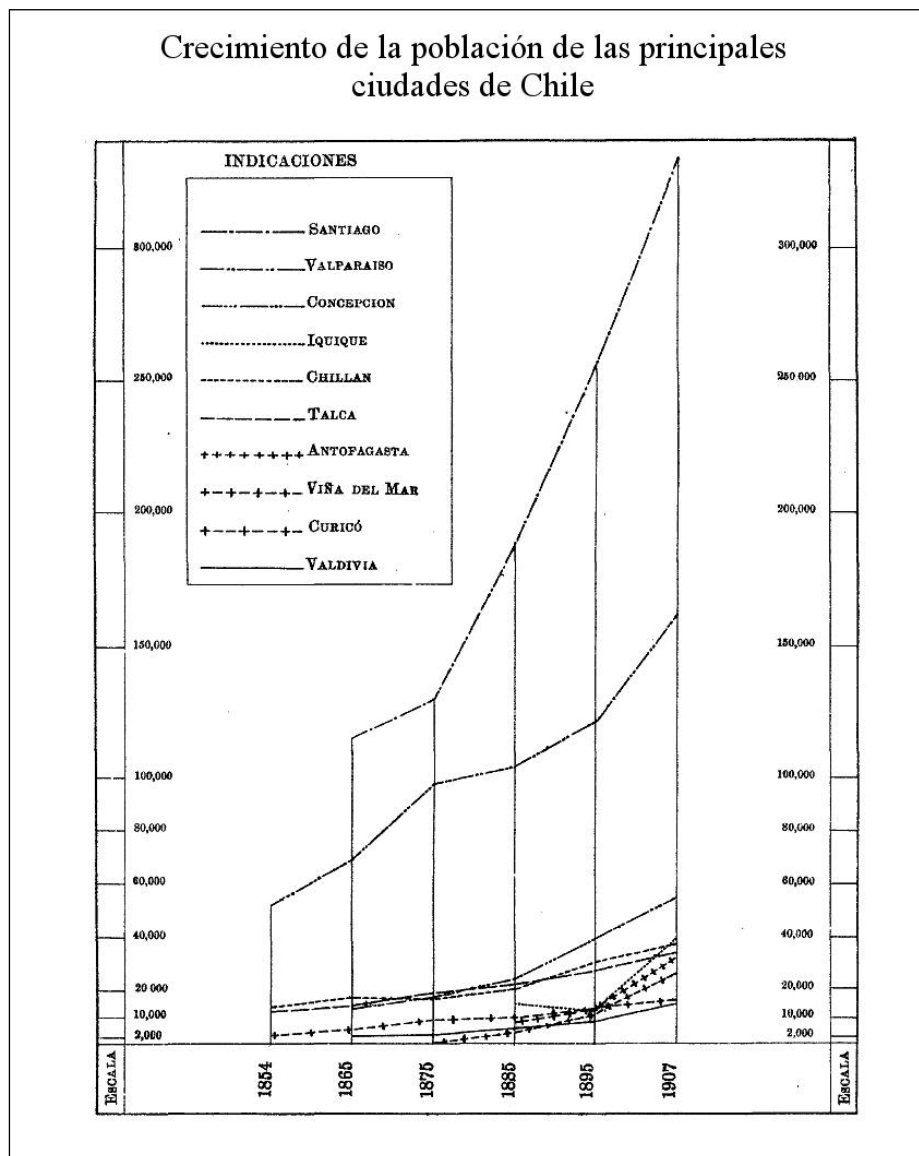


Abb.45 Bevölkerung der wichtigsten chilenischen Städte (Volkszählung 1907) Quelle: Instituto Nacional de Estadísticas –Statistisches Nationalamt- INE: www.ine.cl

Die bevorstehende Jubiläumsfeier der Unabhängigkeit des Landes trieb den Infrastrukturausbau voran. Diese Bauten sollten die Erfolge eines Jahrhunderts als unabhängiges Land bezeugen und zum Bild einer sich konsolidierenden Hauptstadt

beitragen. Zu den bereits von Vicuña Mackenna begonnenen Plänen, aus Santiago eine Weltmetropole zu machen, kamen verschiedene Vorschläge seitens Privatleute aber auch seitens verschiedener Architektenbüros hinzu.

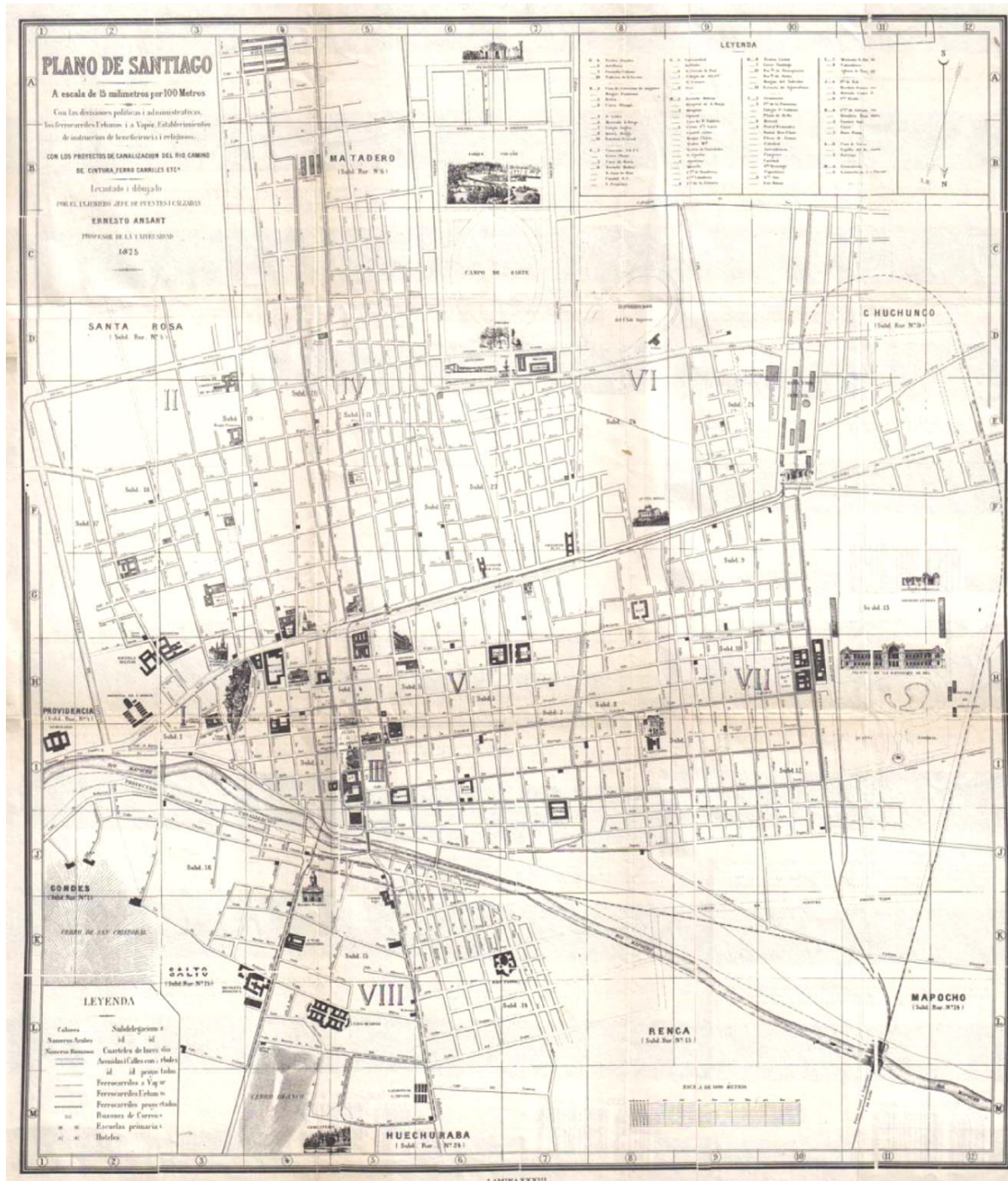


Abb.46 Stadtplan von Santiago 1875. Erstellt von Ernest Ansart im Auftrag von Vicuña Mackenna. Dieser Plan beinhaltet nicht nur tatsächlich durchgeführte Bauten, sondern auch einige Visionen des Oberbürgermeisters. Quelle:

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Santiago's_1875_plan_by_Ernesto_Ansart.jpg

Im Rahmen dieser Bemühungen gab es wichtige Investitionen, die den Standard gewisser Dienste und Systeme erhöhen sollten. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erzielte man große Fortschritte im Ausbau des Kanalisationssystems. Viele dieser Vorschläge wurden bereits 1872 vom französischen Ingenieur Ernest Ansard (siehe Kanalisation des Mapucho Flusses Abb. 48) unterbreitet. Eines dieser Projekte war die sogenannte Cloaca Maxima de Negrete (Hauptschmutzwasserrohr) bei Negrete (Pérez 2005: 72).

Für den Ausbau eines Gesamtsystems für die ganze Stadt gab es jedoch keinen Konsens; so folgten nacheinander verschiedene Vorschläge hinsichtlich der Verbesserung dieses Systems; das Projekt von Valentín Martínez (1893), das von Gaspar Roufosse (1899) und das der Ingenieure Chiesa und Pinchon (1900). Im selben Jahr wird eine Kommission einberufen, die hierzu eine endgültige Entscheidung treffen sollte. 1904 wurde das Projekt öffentlich ausgeschrieben. Das Gewinnerprojekt wurde letztendlich von der französischen Firma Batignolles-Fould durchgeführt (Pérez 2005: 73).

Zusammen mit der Verbesserung der hygienischen Zustände und der Wasserversorgung, die in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts erfolgten, wurden auch andere Dienste ausgeweitet.

Die Straßenbeleuchtung, die seit 1856 mit einem Gasbeleuchtungssystem versehen war, leistete einen wichtigen Beitrag zur Durchsetzung vom Gas als Beleuchtungs- und Energiequelle für industrielle Prozesse. Aber letzten Endes wurde die Elektrizität als Hauptenergiequelle sowohl für den produktiven Bereich als auch für Beleuchtungszwecke (De Ramón 1992: 153) bevorzugt.

Allerdings blieb vor allem für die Wärmeversorgung großer Gebäude und Privatwohnungen das sogenannte Stadtgas eine wichtige Energiequelle. Nazer und Martínez (1996: 142) weisen darauf hin, dass das Gasrohrnetz eine erhebliche Erweiterung zwischen den Jahren 1890 und 1930 erfuhr. So hat die Gasfirma Gasco jährlich um 11 km neue Leitungen verlegt.

Neue Bauten für die Jubiläumsfeier

Zu den öffentlichen Bemühungen um die Jubiläumsfeier gehörte die weitgehende Umgestaltung und Erneuerung des Stadtkerns. Ein wichtiger Teil dieses Unterfangens war der Bau von symbolbeladenen Einrichtungen, die vor allem das kulturelle Leben der Hauptstadt auf ein internationales Niveau bringen sollten. Zu diesen Bauten gehörten in erster Linie das Neue Nationalmuseum (Museo Nacional de Bellas Artes) Abb. 50 und das Gebäude der Nationalbibliothek. Dieser letzte Bau verzögerte sich aus verschiedenen Gründen und wurde erst 1925 fertiggestellt.



Abb. 47 Nationalmuseum Museo Nacional de Bellas Artes (1910) Quelle: www.photobucket.com

Zu den öffentlichen Bemühungen um die Jubiläumsfeier gehörte die weitgehende Umgestaltung und Erneuerung des Stadtkerns. Ein wichtiger Teil dieses Unterfangens war der Bau von symbolbeladenen Einrichtungen, die vor allem das kulturelle Leben der Hauptstadt auf ein internationales Niveau bringen sollten. Zu diesen Bauten gehörten in erster Linie das Neue Nationalmuseum (Museo Nacional de Bellas Artes) (vgl. Abb. 50) und das Gebäude der Nationalbibliothek. Dieser letzte Bau verzögerte sich aus verschiedenen Gründen und wurde erst 1925 fertiggestellt.



Abb. 48 Die Nationalbibliothek (1925) Quelle: <http://datoblog.murke.net/files/2008/08/biblioteca-nacional.jpg>

All die vom Staat initiierten Bauinitiativen zeigten eine klare Anlehnung an französische neoklassische Baumuster. Die Renovierungen, darunter auch die vom italienischen Architekten Cremonessi durchgeführten Erneuerung der Kathedrale zwischen 1899 und 1901, sind nach französischem Muster durchgeführt worden. Das Verlangen nach anderen Baumustern – die spanischen Bauformen passten nicht zum ersehnten europäischen Vorbild der chilenischen Elite jener Zeit – war eine Form, die Unabhängigkeit des Landes mittels ästhetischer Werte zu betonen. Auch die Entwicklung neuer Siedlungsformen war ein Teil dieser Suche nach neuen architektonischen und städtebaulichen Mustern. Die chilenische Oberschicht reiste nicht nur oft nach Paris und gelegentlich nach London, um dort etwas vom europäischen Flair mitzubekommen, sondern verlangte auch im eigenen Land eine Alternative zu den alten traditionellen Lebensformen, aber immer in der Nähe des Stadtzentrums.

Die erste Verlagerung der Oberschicht

Die Stadt wuchs ununterbrochen weiter, vor allem Richtung Osten. Dieses Wachstum hatte nicht viel mit dem natürlichen Wachstum der Bevölkerung zu tun, eher mit einem neuen Phänomen, das in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts seinen Anfang nahm. Es handelte sich um die sogenannte Verlagerung der Oberschicht (Mertins/Bähr 1995). Diese Verlagerung erfolgte in zweierlei Form; zum einen zogen Oberschichtfamilien nach Santiago – hauptsächlich aus dem Süden Chiles -und zum anderen ereignete sich eine zunächst nur geringe Verlagerung von jungen Oberschichtfamilien innerhalb der Stadt.



Abb. 49 Ehemaliges Villa in der Straße Pedro de Valdivia (ca. 1920), heute Seniorenzentrum der Gemeinde Providencia. Quelle: googlearth; Panoramio.

Die älteren Generationen konnten sich nur schwer mit der Idee anfreunden, sich ein Haus in der östlichen Peripherie bauen zu lassen. Unter den eher traditionell geprägten Oberschichtmitgliedern war die Bindung und Nähe zu den politischen Zentren von großer Bedeutung. Ferner wurden die neuen Siedlungsmodelle, die besonders aus Nordamerika und Großbritannien als Konzept importiert wurden, als

snobistisch und unecht empfunden. Die Gärtenhäuser mit ihren kleinen Vorgärten wurden zunächst von vielen gespottet, aber nach und nach wollten viele eines dieser modernen Häuser besitzen. Mit stark entwickeltem geschäftlichen Sinn haben zwischen 1910 und 1920 besonders zwei Bürgermeister, José Domingo Cañas (Gemeinde Nuñoa) und Ricardo Lyon Pérez (Gemeinde Providencia) das Territorium systematisch parzelliert, um aus ihren Kommunen die Zentren der neuen Oberschichtviertel zu entwickeln. Sie bekleideten nicht nur politische Ämter, sondern waren zugleich Immobilienagenten. Gerade in diesen Gemeinden ist die Idee eines sogenannte »Barrio Alto« (Oberschichtviertel) und dadurch auch ein wichtiger Faktor der künftigen Zuspitzung städtischen Polarisierung entstanden.

Die Förderung der Industrie und die Entstehung einer Proletarierperipherie zwischen 1930 und 1950

Die Entstehung - Mitte des 20. Jahrhunderts - sowohl einer klar definierbaren Mittelschicht als auch einer sozialen Gruppe, die als Proletariat bezeichnet werden konnte, hat nicht nur das soziale Gebilde der Gesellschaft umgestaltet, sondern auch die sozial-räumliche Struktur der Stadt geprägt. Allerdings war die Polarisierung bzw. räumliche Verteilung der verschiedenen Gruppen innerhalb der Stadt nicht so klar wie nach der großen wirtschaftlichen Weltkrise von 1929.

Die unterste städtische Schicht der Gesellschaft war zwar im Stadtbild präsent, aber ihre Sichtbarkeit war aus strukturellen Gründen, vor allem was die Produktionsstruktur angeht, nicht besonders groß. Diese unterste Schicht blieb an landwirtschaftliche Aktivitäten gebunden und hatte nur einen marginalen Bezug zur räumlichen Struktur der Stadt. Ihre Behausungen waren nach wie vor die alten »Ranchos«, weit weg vom Stadtkern gelegen. Die untere Mittelschicht, die bis zu den 40er Jahren (Espinoza 1998: 3) in relativer Nähe des Stadtkerns in etwas besser gestalteten »Conventillos« wohnte, repräsentierte die Kraft des sich rasch entwickelnden industriellen Sektors. Und gerade dieser Sektor trug, vor allem durch gezielte Maßnahmen seitens des Staates, zum wichtigen Wandel innerhalb der Stadtstruktur bei.

Die Weltwirtschaftskrise von 1929 war einige Jahre später im ökonomischen Leben des Landes spürbar. Zwischen 1929 und 1931 (siehe Tab. 7) wiesen die Hauptbranchen des industriellen Sektors ein konstantes Wachstum auf. Aber die

Krise erreichte schließlich die chilenische Wirtschaft mit zum Teil verheerenden Folgen. Vor allem die Branchen, die eine große Bedeutung für den Arbeitsmarkt hatten, wie das Baugewerbe, die Stoff- und die Schuhindustrie, wurden mit voller Wucht von der Krise betroffen und wiesen dann Produktionsrückgänge von ca. 50% auf. Erst nach fünf Jahren (zwischen 1933 und 1934) galt die Krise als einigermaßen überwunden. 1939 wurde die CORFO (Corporación de Fomento de la Producción – Verband zur Förderung der industriellen Produktion) vom Präsidenten Aguirre Cerda ins Leben gerufen. Das von CORFO verfolgte Ziel war zum einen, die Konsolidierung der industriellen Investitionen zu sichern und zum anderen, neue Industriezweige wie die Stahl- und Energieproduktion voranzutreiben. Viele dieser Investitionen – angesichts der benötigten Kapitalmengen – konnten nur vom Staat unternommen werden. Parallel zur Gründung von CORFO und eng an diese Initiative gekoppelt wurden 1944 die Empresa Nacional de Electricidad S.A. (Staatliches Energiekonzern mit privater Beteiligung)¹⁴; und 1946 die Compañía de Acero del Pacífico S.A. (halbstaatlicher Stahlkonzern) gegründet.

Die endgültige Überwindung der sukzessiven Krisen (zunächst die Weltwirtschaftskrise und dann der Zweite Weltkrieg) spiegelt sich im konstanten Wachstum der verschiedenen Branchen, aber auch in der ständig wachsenden Zahl der internen Land-Stadt Migration wider.

Industriebranche	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Glas	55	97	140	137	69	80	112	96	130	122	124
Zement	81	93	122	136	86	95	117	171	240	208	264
Stoffe	97	93	109	110	76	105	142	175	243	262	240
Wollprodukte	73	101	124	154	228	354	315	329	369	282	254
Schuhe	91	94	111	105	57	63	95	127	151	148	153
Papier	88	95	120	142	114	210	244	246	281	292	308
Pappe	36	137	142	173	67	109	141	123	130	107	113
Zucker	71	92	137	137	117	107	131	131	145	157	164
Bier	92	93	116	123	81	81	88	101	130	139	158
Tabak	93	100	107	103	78	99	99	104	108	113	124
Gesamt	87	96	117	117	87	99	109	119	137	141	146

Tab. 5 Die wichtigsten Branchen der chilenischen industriellen Produktion 1927-1937. Der Basiswert 100 entspricht dem Produktionsdurchschnitt zwischen 1927 und 1929. Quelle: CORFO (1939: 4)

¹⁴ S.A. (sociedad anónima; Deutsch Aktiengesellschaft)

Diese expansive Politik, die den industriellen Sektor im ganzen Land vorantreiben sollte, hatte auch als unerwünschte Nebenwirkung die anhaltende Zuwanderung zu urbanen Zentren. Anders als geplant, brachte die gezielte Unterstützung ausgesuchter Produktivbranchen keine gleichmäßige Verteilung der Wachstumsrate der Städte. Die räumliche Konzentration des industriellen Entwicklungsprozesses auf einige wenige urbane Zentren bei gleichzeitiger Vernachlässigung ländlichen Agrarsektors, hat eine verstärkte Land-Stadt-Migration verursacht:

»Tatsächlich wird der Beginn der Politik importsubstituierender Industrialisierung allgemein als Startschuss für die Hyperurbanisation angesehen, die heute als Kennzeichen des südamerikanischen Städtewesens gilt. «

(Wilhelmy/Borsdorf 1984: 159)

Die großen Mengen von Immigranten, die nach dem Zweiten Weltkrieg jedes Jahr in die Hauptstadt kamen, haben den prekären Wohnungsmarkt, der nach wie vor schon seit einigen Jahren einen erheblichen Angebotsrückgang aufwies, definit überfordert. Für die Neuankömmlinge standen keine Wohnungen, so prekär sie auch sein mochten, zur Verfügung.

Von den »Conventillos« zu den »Callampas«; der Prozess der Metropolisierung und die Rolle der Infrastruktur

Die unterste Schicht der städtischen Bevölkerung bewohnte mindestens bis zu den 40er Jahren einen Teil der formellen Stadt. Sie bewohnten die »Conventillos« und »Cités« und waren somit in die Stadt - zumindest funktionell - integriert. Die Entfernung zum Stadtzentrum, d. h. zum damaligen Hauptarbeitsort, war relativ gering und konnte sogar mit Verzicht auf öffentliche Transportmittel bewältigt werden. Zwischen 1940 und 1952 wuchs die Wohnungsfläche um 40% und nur zwei der ehemals 17 Kommunen der Stadt, behielten ihren ruralen Status (Espinoza 1998: 74).

Nach und nach bildeten sich mehrere Elendssiedlungen am Rande der Stadt. Diese Siedlungen bekamen den Namen »Población callampa« (Pilzsiedlungen), denn sie entstanden über Nacht wie Pilze nach einem starken Regen. Diese freien Flächen gehörten entweder dem Staat an (Flussufern bzw. Schienenböschungen) oder Privatleuten, die relativ wenig Kontrolle über diese meist an gefährlichen Orten (an Berghängen oder Mülldepots) gelegenen Landstücke ausübten. Die »poblaciones«

entstanden dort, wo es keine polizeiliche Kontrolle gab und wo eine relative Nähe zu wichtigen Wegen und Straßen gewährleistet war.

Abb. 50 Eine »Población callampa« (Elendsviertel) um 1960 Quelle: google/images Autor unbekannt.



Abb. 51 Eine 1941 fotografierte »olla común«¹⁵ (Mittagessen) Foto: Antonio Quintana. Quelle: flickr/yahoo.

Diese »poblaciones callampas« oder kurz »callampas« (Pilze), die heutzutage »campamentos« (Lager) genannt werden, verfügten über keinerlei technische Infrastruktur (Entsorgung, Trinkwasser, Strom usw.).

¹⁵ Die »olla común« kann nur schwer durch das Wort »Mittagessen« ersetzt bzw. übersetzt werden. Die »olla común« ist mittlerweile zu einer Institution geworden, die mehrere Deutungen aufweist. Zum einen entspricht die gemeinsame Zubereitung von Essen lediglich der Notwendigkeit, etwas für die Gruppe zu kochen, vor allem, wenn man über sehr geringe Mittel verfügt, zum anderen aber ist sie zugleich eine Protestaktion mit großer politischer Bedeutung. Die hier abgebildete »olla común« ist Teil einer Fotodokumentation, die der berühmte Fotograf Antonio Quintana (1906-1972) vom Leben in Armenvierteln des Landes machte.

Als die ersten »callampas« entstanden sind, handelte es sich um ein relativ unsichtbares Problem, denn die meisten »callampas« waren von der Stadtmitte und vom eigentlichen städtischen Leben relativ entfernt. Der Staat duldet diese Erscheinung, denn zu dieser Zeit und bis fast zu den 60er Jahren gab es in Chile keine öffentliche Politik zur Bekämpfung der Wohnungsnot der untersten gesellschaftlichen Schichten. Alle anderen Programme zur Unterstützung des sozialen Wohnungsbaus hatten die Förderung der unteren Mittelschicht als Ziel, wie die »Ley de Habitaciones Obreras« (Gesetz für Arbeiterwohnungsbau) von 1906, die wiederum als Basis für das entsprechende Gesetz in Belgien (1911) diente, oder die spätere Gründung der »Caja de Habitación popular« (Sparkasse des Volkswohnungsbaus) (1936) (Hidalgo 1999: 3).

In den 50er Jahren gab es eine radikale Wende hinsichtlich der illegalen Siedlungen innerhalb von Santiago. Am 30. Oktober 1957 organisierte eine Gruppe von Siedlern am Ufer vom »Zanjón de la Aguada« (ein Stadtkanal, der eigentlich eine offene Kloake war) zusammen mit vielen anderen Familien aus anderen Elendsvierteln der Stadt die erste »toma« (große illegale Niederlassung) eines Landstückes. Diese »toma« war die erste von mehreren, die das Stadtbild änderten. Diese erste große Bewegung, die letztendlich zur Gründung der bekannten »población la Victoria«¹⁶ führte, wurde zum Teil auch von Linksparteien und Gewerkschaften als politische Plattform benutzt. Es war die erste Bewegung, die wegen ihres Umfangs zu einem direkten Konflikt zwischen den »pobladores« (Siedlern) und dem Staat als Ansprechpartner führte. Der wichtigste Feind der Gruppe war weder der Staat noch die Eigentümer der besetzten Landstücke, sondern interne Konflikte, die die Kohäsion der Gruppe untergraben konnten. Die Ziele der Gruppe waren äußerst klar und beschränkt; es handelte sich um die Aufstellung von einfachen Zelten auf den besetzten Landstücken, um eine permanente Präsenz zu sichern und somit eine mögliche Räumung der Grundstücke durch polizeiliche Kräfte zu vermeiden. Diese ersten organisierten Gruppen wollten keine Unterstützung vom Staat hinsichtlich eines zukünftigen bzw. möglichen Baus von Wohnungen, sondern sie wollten in erster Linie über dieses Stück Land frei verfügen können, um letzten Endes als »propietarios« (Eigentümer) anerkannt zu werden. Nach der endgültigen Festigung der Siedlerbewegung in La Victoria kam es zu einigen ähnlichen Bewegungen während der 60er Jahre. Nach dem Militärputsch (1973) wurden solche Bewegungen mit Gewalt unterbunden.

¹⁶ Der hervorragende Dokumentarfilm »La Callampa« gedreht von Rafael Sánchez in den Jahren 1957/1958 beschreibt diese erste »toma« in beeindruckender Weise <http://www.youtube.com/watch?v=QLle69SMjyo>

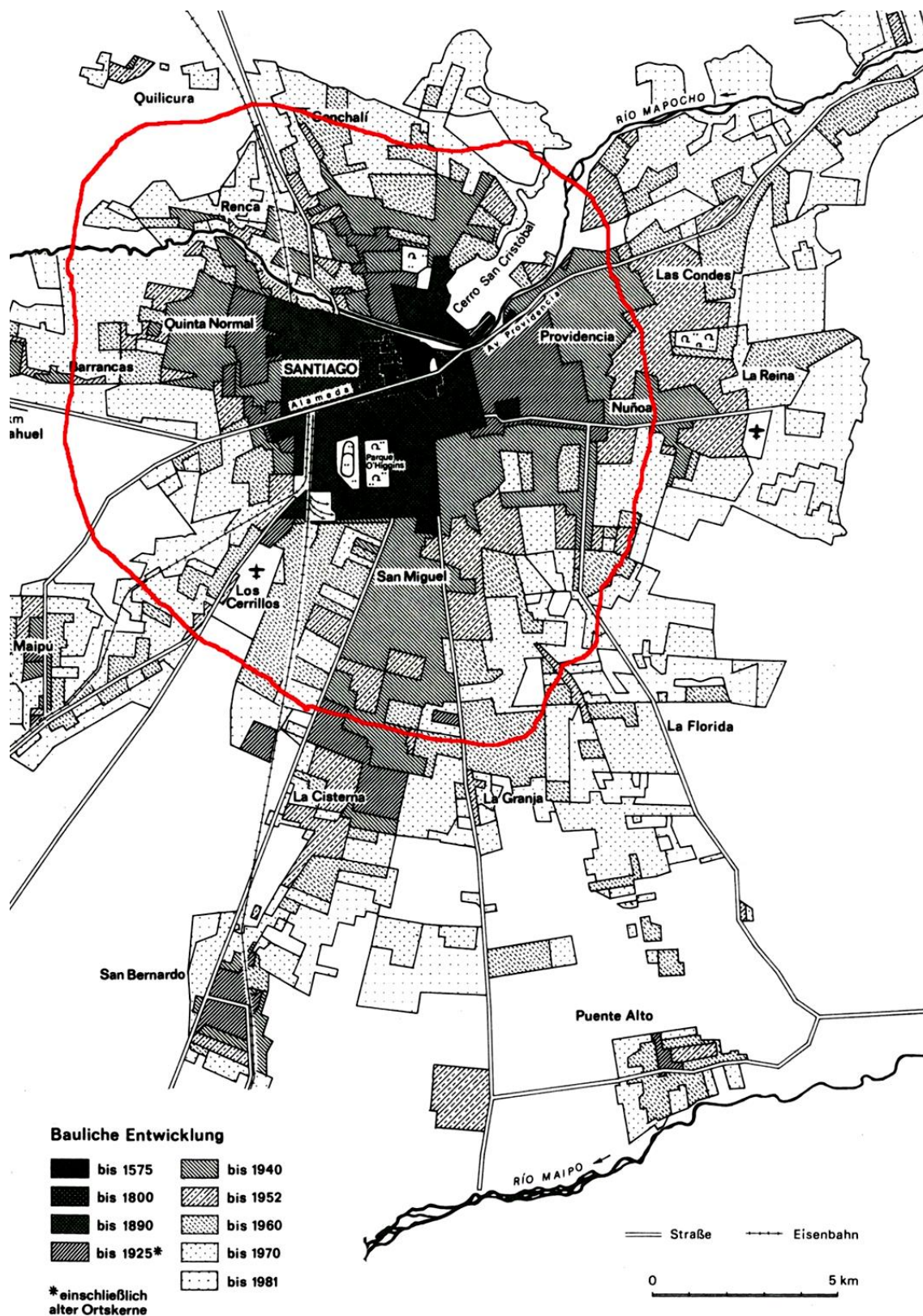


Abb.52 Das räumliche Wachstum von Santiago 1575-1981 Quelle: Bähr/Mertins 1985. Viele Gebiete wurden später durch den Bau eines großen Rings (circunvalación) von der restlichen Stadt getrennt.

Das durchaus gemischte Stadtbild, das bis zumindest Mitte der 60 er Jahre in Santiago herrschte, wurde durch den Bau von den ersten großen Verkehrsinfrastrukturbauten drastisch verändert.

Das Projekt »Circunvalación Americo Vespucio« (Stadtring), das mit großer Begeisterung nach den Plänen des PRMS 60¹⁷ verkündet wurde, etablierte neben einer real physischer hauptsächlich eine psychologische Barriere. Der durch die »Circunvalación« umschriebene Kreis diente nicht nur als Meta-Idee der modernen Stadt nach den Konzeptionen von CIAM, sondern fungierte zugleich und in zunehmender Weise als sozial-räumliche Barriere. Der sogenannte »cinturón de pobreza« (Armengürtel), auch öfter »cinturón de callampas« genannt, wurde erst nach dem Bau dieser wichtigen Straße als Konzept klar.

Von der inklusiven Stadt der Schiene zur getrennten Stadt des Asphalts.

Mit der Veränderung der Stadtstruktur kam auch ein Wandel in Bezug auf den Einfluss der Transportmittel auf das sozial-räumliche Gebilde der Stadt. Bis zu den 30er Jahren spielten die Verkehrsmittel in einer sehr kompakten Stadt, die zwar eine hohe Bevölkerungswachstumsrate aufzeigte, aber deren Umfang nicht so schnell wuchs, und insbesondere die ÖPNV-Mittel eine wichtige Rolle für die soziale Kohäsion der Stadt. Die Benutzung des Straßenbahnnetzes, das zum Teil subventioniert und den Schwankungen des internationalen Ölpreises nicht ausgesetzt war, bedeutete für den normalen Bürger keine besondere finanzielle Last. Andererseits ermöglichte es die kompakte Stadt den Menschen der untersten sozialen Schichten, sich mühelos in der Stadt zu bewegen, ohne auf die Benutzung von öffentlichen Transportmitteln angewiesen zu sein.

Diese Situation änderte sich während der 50er Jahre. Zu der ständig wachsenden Stadt mit der ununterbrochenen Migration aus ländlichen Gebieten des Landes kamen die rasche Abschaffung des Straßenbahnnetzes und die darauffolgende Ersetzung durch Omnibusse mit Verbrennungsmotoren hinzu. Es wurden mehr Straßen gebaut und gleichzeitig war der Zugang zu zuverlässigen und ökonomischen Transportmitteln nicht mehr gewährleistet. So kam es zunächst 1949 und dann

¹⁷ Der PRMS 60 (Plan Regulador Metropolitano del Gran Santiago) von 1960 war die erste seriöse und umfangreiche Bemühung, das rasche Wachstum der Stadt aus der Sicht der modernen Planung zu steuern. Der PRMS60, auch durch seine Neuauflage, den PRMS 1995 ist das planerische Instrument, das bis zum heutigen Tag die Raumplanung der Hauptstadt leitet.

später 1957 zu den sogenannten »revoluciones de la chaucha« (Groschenrevolution); es waren große Revolten, die wegen einer plötzlichen Erhebung der Preise der Bustickets entflammten (Palma 2005: 16).

Die starke Polarisierung, die bereits in den 50ern, aber besonders ab den 60er Jahren zu spüren war, wurde erst recht deutlich durch die klare Teilung der Stadt zwischen dem Teil, den Vicuña Mackenna 100 Jahre zuvor als die »ciudad propia« (eigentliche Stadt) benannt hatte, und dem Armutsgürtel, der nach der Anlegung bzw. Erweiterung von bestehenden Straßen sichtbar und spürbar wurde.

Kapitel 6. Die Verkehrsplanung von Santiago im 20. Jahrhundert

Von der »Highway Lobby« zur allgemeinen planerischen Akzeptanz der Schnellstraße

Wenn man das Stadtbild der einzelnen Hauptstädte des südlichen Teils Lateinamerikas bis Mitte der 40er Jahre näher unter die Lupe nimmt, kann man im Allgemeinen feststellen, dass es sich eigentlich um »importierte« europäische Städte auf amerikanischem Boden handelt. Alle haben einen aktiven Kern, sind relativ kompakt und verfügen weitgehend über entwickelte ÖPNV-Systeme, deren Technologie besonders aus Europa stammt.

Wie ist es aber zum Paradigmenwandel gekommen? Hierzu müssen wohl mehrere Faktoren in Betracht gezogen werden; darunter der rasche Wandel im produktiven Sektor, die darauffolgende Migrationswelle vom Land in die Stadt, die unregelmäßige Entwicklung von Ballungszentren, das Bevölkerungswachstum usw. Alle diese Faktoren spielten und spielen noch immer eine sehr wichtige Rolle als Transformationsmotor innerhalb der lateinamerikanischen Stadt. Es gab aber auch gewisse politische Maßnahmen, sowohl interne als auch externe, die diesen Wandel und ihre Beschleunigung stark beeinflusst haben.

Erst Zentraleuropa, dann Amerika

Wenn die planerischen Aktivitäten der 30er und 40er Jahre, sowohl auf akademischer als auch auf der rein planerisch- bzw. amtlichen Ebene in Betracht gezogen wird, kann regelrecht von einem »Kulturtransfer« die Rede sein. Die wichtigsten Planer, die zwischen 1929 und 1950 eine bedeutende Rolle innerhalb der chilenischen Raumplanung spielten, hatten einen engen Bezug zu Ansätzen, die im deutschsprachigen Raum entstanden sind. Sowohl Rodolfo Oyarzún Phillipi (1895-1985), Schüler vom Wiener Planer Karl Brunner, als auch Luis Muñoz Maluschka (1896-1974), der Raum- und Regionalplanung bei Kurt Brüning studierte, brachten die in jener Zeit diskutierten europäischen Ideen zur Raumplanung und zum Infrastrukturausbau nach Chile.

Muñoz Maluschka, der später als Leiter der D.G.O.P (Dirección General de Obras Públicas - Generaldirektion für öffentliche Bauten) fungierte, hatte auch engen Kontakt zu Werner Hagemann, der mehrere Veranstaltungen (Vorlesungen, Städtebaukongresse) in Berlin organisiert hatte und der auch als Herausgeber der »Wasmuths Monatshefte für Baukunst« bekannt war. Als Vertreter der chilenischen Regierung nahm Muñoz Maluschka 1931 am vom Dr. Hagemann organisierten 14. Planungskongress für Städte und Wohnungsbau in Berlin teil. Durch diese Kontakte und durch mehrere Aufenthalte in Deutschland kam er zu dem Schluss, dass sich manche Aspekte des damaligen deutschen Raumplanungssystems in Chile gut anwenden ließen. Besonders nach seinem Besuch von 1936, bei dem er die Fortschritte im Bau des Autobahnnetzes sah, plädierte er für den Ausbau von Schnellstraßen auf chilenischem Territorium, die für ihn eine ausschlaggebende Rolle in der Strukturierung des Raumes spielten.

Beim ersten Kongress für Architektur und Städtebau in Santiago de Chile (1934) machte er Gebrauch vom Preußischen Städtebaugesetz von 1932 als Vorlage für seine Ideen über die Wichtigkeit der Beschleunigung der Transporttechnologien als ausschlaggebender Faktor für die Erwägung verschiedener planerischen Maßnahmen. Diese sollten das Verhältnis zwischen einem zentralen Ort - einer Hauptstadt wie Santiago zum Beispiel - und den Trabantensiedlungen regulieren. Eine Ableitung bzw. Zusammenfassung vom Text aus dem Preußischen Städtebaugesetz lautet:

»Die Gebietsreserven für den Ausbau von Straßen, Schienen, und des Flugverkehrs müssen sowohl die lokale als auch die interkommunale Dimension dieser Dienste berücksichtigen. Man legt spezielle Richtlinien fest, die den Bau des Straßenverkehrsnetzes auf verschiedenen Ebenen (Leicht- bzw. Schwerlastverkehr / Schnellstraßen und verkehrsberuhigte Zonen) regulieren sollen.«

(Muñoz Maluschka 1934: 36)

Muñoz Maluschka war von der Wichtigkeit des Ausbaus eines Schnellstraßennetzes mit strukturierender Bedeutung überzeugt, aber er behielt immer das europäische Modell im Auge mit der Voraussetzung einer kombinierten Lösung bei Verkehrsfragen, in der alle Transportmittel genau aufeinander abgestimmt sein sollen. Busse, Straßenbahnen und leichte Regionalbahnen waren für ihn auch von großer Bedeutung und bildeten mit den Schnellstraßen ein kohärentes System.

Diese Vision wurde jedoch von anderen Fachleuten nicht geteilt. Viele sahen bereits in den 40er Jahren die Lösung lediglich in der Förderung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Der Vorzug des Ausbaus großer Schnellstraßen gegenüber

anderen Transportmitteln - besonders aber gegenüber denen auf Schienen - wurde von vielen US-amerikanischen Experten befürwortet (Pávez Reyes 2006: 263).

Die Förderung beim Bau von Schnellstraßen und deren Bedeutung im amerikanischen Programm »Alianza para el Progreso« (Allianz für den Fortschritt)

Obwohl die Idee, eine Schnellstraße, die Alaska und Patagonien verbinden sollte, bereits auf der fünften Konferenz der Amerikanischen Staaten im Jahr 1923 entstand, wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg am Bau von Streckenabschnitten systematisch gearbeitet.

Diese Verzögerung war zum einen auf die sukzessiven politischen und wirtschaftlichen Krisen nach 1929 und die daraus entstandene Schwäche der einzelnen lateinamerikanischen Staaten und zum anderen auf den Politikwechsel in den USA gegenüber Lateinamerika zurückzuführen. Bereits unter der Präsidentschaft von Eisenhower gab es einen ersten Versuch, die durchaus schlechten Beziehungen zum sogenannten »patio trasero¹« (Hinterhof) zu verbessern. Während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gab es keine spezifisch Lateinamerika-orientierte Außenpolitik; alle Einmischungen, Besatzungen, Repressalien und Verständigungen basierten auf der traditionellen Politik von »Zuckerbrot und Peitsche«, deren Höhepunkt bei der Aufrechterhaltung von Diktaturen in Bananenrepubliken während der ersten Jahrzehnte des vorigen Jahrhunderts erreicht wurde. Eisenhower war vor allem an der hemisphärischen Sicherheit interessiert:

The early policy of the Eisenhower administration towards the Third World in general and towards Latin America in particular was, roughly, twofold. In the security sphere, the policy could be summarized as one that stressed military pacts and military aid to support governments that were aligned with U.S. interest in the Cold War. In practice, this meant governments that were actively opposed to all perceived, real or not, communist threat.

(Porzecanski 2005: 6)

Während derselben Zeit war man in den USA davon überzeugt, dass die katastrophalen wirtschaftlichen Verhältnisse der Region ausschließlich durch den Zufluss von Privatkapital behoben werden würden. Die 1959 erfolgte Gründung der IDA (Inter-American Development Bank - in der Region nach der Spanischen Abkürzung als BID bekannt) unterlag derselben Logik. Eine regional-multilaterale,

¹ Der Begriff »patio trasero« wird bis heute in der ganzen lateinamerikanischen Region benutzt. Der Begriff ist sehr prägnant und spricht von einem Demütigungsgefühl gegenüber den USA.

aber fast komplett von der US-Regierung kontrollierte Bank, die ein wichtiger Bestandteil der Lateinamerika-Politik jener Jahre war. Diese Politik wurde zum größten Teil durch das auf Initiative von Präsident Kennedy aufgelegte Programm »Alliance for Progress« fortgesetzt. Kennedy sah sich in vielerlei Hinsicht dazu gezwungen, die von Eisenhower initiierte Politik fortzusetzen. Neben den Bemühungen seitens des brasilianischen Präsidenten Juscelino Kubitschek, eigens ein lateinamerikanisches Förderungsprogramm »Operation Pan-America« auf die Beine zu stellen, gab es in derselben Zeit eine radikale Kehrtwende in der kubanischen Politik; Castro wandte sich endgültig Moskau zu und löste somit eine rasche Antwort seitens der US-amerikanischen Regierung aus. Ein wichtiger Bestandteil dieser Antwort war die Initiative »Allianz für den Fortschritt«, die als Referenzrahmen für alle zukünftigen amerikanischen Investitionen im Subkontinent dienen sollte. Im offiziellen Diskurs wurde vor allem Wert auf die Hervorhebung von Investitionen² in Infrastruktur gelegt. Darunter besonders der Bau und die Sanierung von Schulen und der Ausbau des Straßennetzes.

Der bereits 1952 initiierte Bau des nördlichen Teils der chilenischen »Carretera Panamericana« (Börgel 1965: 14) erreichte in der Dekade der 60er Jahre einen wichtigen Höhepunkt. Die Zusammenkunft von Ereignissen wie dem raschen Verfall des Schienennetzes (Thomson 2000), sowohl in der Stadt als auch bei den Langstrecken, dem Bau von neuen Autobahnstrecken zwischen Städten, aber auch der Errichtung von Fahrzeugmontagehallen bezeugten eine klare Wende hinsichtlich der Verkehrspolitik; von nun an hatte der Straßenbau die Vorherrschaft.

Gerade zu jener Zeit begannen die Aktivitäten der sogenannten »Highway Lobby« in Lateinamerika (Miralles-Guasch 2002: 105). Die Lobby bestand vorwiegend aus Bauunternehmen, Ölkonzernen und Autobauern. Diese Lobby, die bereits 1920 durch den sogenannten »Sherman Act« dem Straßenbahnverkehr in den USA den Gnadenschuss gegeben hatte, indem sie die Preissubvention für die Straßenbahngesellschaften seitens der Elektrizitätskonzerne als Gesetzeswidrigkeit anprangerte, übte auch in allen lateinamerikanischen Staaten, aber besonders da, wo Schienenverkehr eine bedeutende Rolle spielte, einen unaufhaltsamen Druck auf die Regierungen aus, um das Auto als die einzige zeitgemäße und vernünftige Lösung für die Verkehrsprobleme durchzusetzen. 1960 war die 1958 verfasste Studie

² Ein wichtiger Bestandteil des Programms war auch die militärische Zusammenarbeit. Diese Zusammenarbeit konkretisierte sich in Form eines Weiterbildungsprogramms für Armeeeoffiziere aus lateinamerikanischen Ländern. Jahre später stand zumindest dieser Aspekt der Initiative unter scharfer Kritik, denn durch diese Teilnahme von Offizieren wurde die sogenannte Doktrin der nationalen Sicherheit und des internen Feindes (Aufrührer) verbreitet, was sich dann wiederum in den Repressionsmaßnahmen mehrerer Militärdiktaturen widerspiegelte. Vgl. hierzu: Pion-Berlin (1998), Pinochet (1968), Arriagada Herrera (1981).

(U. DE CHILE: 1958) des Verkehrsingenieurs Sidney H. Bingham, der 1955 eine Berater und Gutachterkommission ausländischer Experten geleitet hatte und ein neues Konzept zur Lösung der Verkehrsprobleme in Santiago dem Präsidenten Carlos Ibañez del Campo vorlegte, immer noch präsent. Bingham³ plädierte neben dem Bau eines U-Bahnnetzes für den Ausbau von Schnellstraßen in der Hauptstadt. Auch Henry Barnes (Mitglied der oben genannten Kommission), Leiter des Verkehrsamtes der Stadt Baltimore warb für den Bau von Straßen, Ampeln und die Anbringung moderner Verkehrszeichen. Diese Ideen standen im Einklang mit anderen geplanten Investitionen; darunter dem Bau von Produktionshallen US-amerikanischer Fahrzeuge.

Absatzmarkt für US-amerikanische Produkte

Die erste Montagehalle wurde 1924 in der Nähe des Hauptbahnhofes von Santiago von der Ford Motor Co. erbaut, allerdings blieb die Anzahl Fahrzeuge, die in den kommenden Jahrzehnten in dieser kleinen Halle zusammengebaut wurden, nach wie vor gering. Nach der Unterbrechung durch den Zweiten Weltkrieg gab es relativ wenige Investitionen auf diesem Gebiet. Einige kleine Unternehmen, die vor allem europäische Automarken vertraten, begannen mit der Montage von Fahrzeugen Ende der 50er Jahre. Modelle der zum Teil in Chile relativ unbekannten Marken wie Messerschmitt, Fuldamobil, Skoda, MG und Volvo wurden in der Stadt Arica zusammengebaut.



Abb. 53 Die Batterien- und Reifenfabrik General Insa in Maipú um 1970: Quelle google/pictures



Abb.54 Fahrzeugmontagehallen von Fiat in der Stadt Rancagua um 1978 Quelle: www.rancaguaso.cl

³ Col. Sidney H. Bingham war zur Zeit seiner Ladung als Experte nach Chile, Vorsitzender vom »Board of transportation« in der Stadt New York. (Hamburger 1953: 18)

Nach dem Besuch 1963 von Henry Ford II begann eine zweite Ära im chilenischen Fahrzeugbau. Im selben Jahr unterzeichnete Ford Motor Co. ein Abkommen mit Chile Motores S.A., um künftig verschiedene Automodelle in der Stadt Arica zu bauen. Gleichzeitig bekam der Import von LKW-Fahrgestellen - besonders der Marke Ford aber auch der Marke GM - Rückenwind, denn diese Fahrgestelle dienten nicht nur als Basis für den Fertigbau von LKWs, sondern wurden auch für die einheimische Produktion von Omnibussen für den städtischen Einsatz benutzt. Im Jahr 1967 verlegte die Ford Motor Company die gesamte Produktion nach Casablanca; dort wurde die modernste Montagefabrik ganz Lateinamerikas gebaut.

Die US-Politik gegenüber Lateinamerika in den 60er Jahren war durch die entschlossene Unterstützung durch Investitionen amerikanischer Konzerne gekennzeichnet, darunter auch die Unterstützung amerikanischer Autofirmen. Allerdings waren die amerikanischen Firmen gegenüber europäischen Firmen relativ wenig konkurrenzfähig. Zwar machten die Amerikaner den ersten Zug und wurden auch in diesem Unterfangen aus politischen Gründen seitens der amerikanischen Regierung unterstützt, letztendlich gewannen aber die Europäer die Oberhand im Ausbau der Automobilbranche.

Konkurrenzfähige Europäer

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten verschiedene europäische Unternehmen einfache und erschwingliche Autos für den Durchschnittsbürger. Viele dieser Modelle wurden bereits vor dem Krieg entwickelt (z. B. der VW Käfer oder der Citroën 2CV). In Chile waren in den 60ern die Absätze von europäischen Automarken zwar nicht groß, aber mit der Zeit und besonders aus ökonomischen Gründen eroberten diese den kleinen chilenischen Automarkt. In einer Zeit, in der der Steueranteil 60% des Endpreises der Fahrzeuge betrug und nur ein kleiner Teil der Bevölkerung in der Lage war, sich den Kauf eines Wagens zu leisten, spielte der Preis der Modelle eine wichtige Rolle bei der Absatzmenge. Ein normales Auto der mittleren Klasse - ein Fiat 1500 etwa - kostete so viel wie eine Wohnung und war in diesen Jahren ein Luxusartikel, der eine lang geplante Investition für mehrere Jahre bedeutete.

Nach dem Bau der amerikanischen Montagehallen auf chilenischem Boden ließen sich auch europäische Automarken in Chile nieder. Peugeot, Renault und Citroën in der

Stadt Arica⁴ und Fiat in Rancagua, ungefähr 80 Km südlich von Santiago. Die amerikanischen Autos konnten sich nicht durchsetzen, denn sie galten als teuer, unzuverlässig und auch als Symbol fehlenden Geschmacks. Die amerikanischen Marken konnten gegen europäische Marken, auch im Oberklassesegment, nicht erfolgreich konkurrieren. Für Marken wie Ford und GM wurde letztlich der Absatz von Pick-Ups (camionetas) und LKWs wichtiger, denn sie hatten das Monopol als Zulieferer für die Omnibus-Industrie.

Die europäischen Konstrukteure dagegen erlebten ab Mitte der sechziger Jahre eine kleine Blütezeit auf dem chilenischen Automarkt. Es gab günstige Kredite für den Ankauf von billigen Modellen, besonders für den Fiat 600 und die »Citroneta« (chilenische Version des Citroën 2CV):



Abb. 55 Werbung einer chilenischen »Citroneta« Modell AZAM aus den 60er Jahren. Fahrzeuge, die mit besonders vielen chilenischen Bauteilen hergestellt wurden, konnten Steuerermäßigungen erhalten. Das gesamte eckige Teil des 2CV wurde in Chile eingebaut. Quelle: www.citroneteros.cl

Ab dieser Zeit konnte der Traum des eigenen Wagens für die obere Mittelschicht in Erfüllung gehen. Und gerade mit Blick auf das stete Wachstum der Stadt ermöglichte ein eigener Wagen die nötige Mobilität, um auch ein Leben in den neu gegründeten Siedlungen, weit entfernt von der Stadtmitte, attraktiv werden zu lassen.

⁴ Die Stadt Arica befindet sich zwar 2062 Km nördlich von Santiago ist aber seit 1953 freie Handelszone und aus diesem Grund ein wichtiger Standort für mehrere Unternehmen.

Erste seriöse Planung vom Großraum Santiago und die Wichtigkeit der Schnellstraßen in diesem Konzept

Der PRMS (Plan Regulador Intercomunal de Santiago) wurde seit Ende der 50er Jahre in der Planungsabteilung des MOP (Ministerio de Obras Públicas - Ministerium für öffentlichen Bauten) entworfen. In den vorhergehenden Jahrzehnten lag nur der Plan vom Wiener Architekten Karl Brunner vor (Vgl. Abb. 59). Dieser Plan wurde nur teilweise in die Wirklichkeit umgesetzt, und zwar besonders im Viertel um den Regierungssitz, der später als »Barrio Bulnes« oder »Barrio Civico« (Regierungsviertel) bekannt wurde:

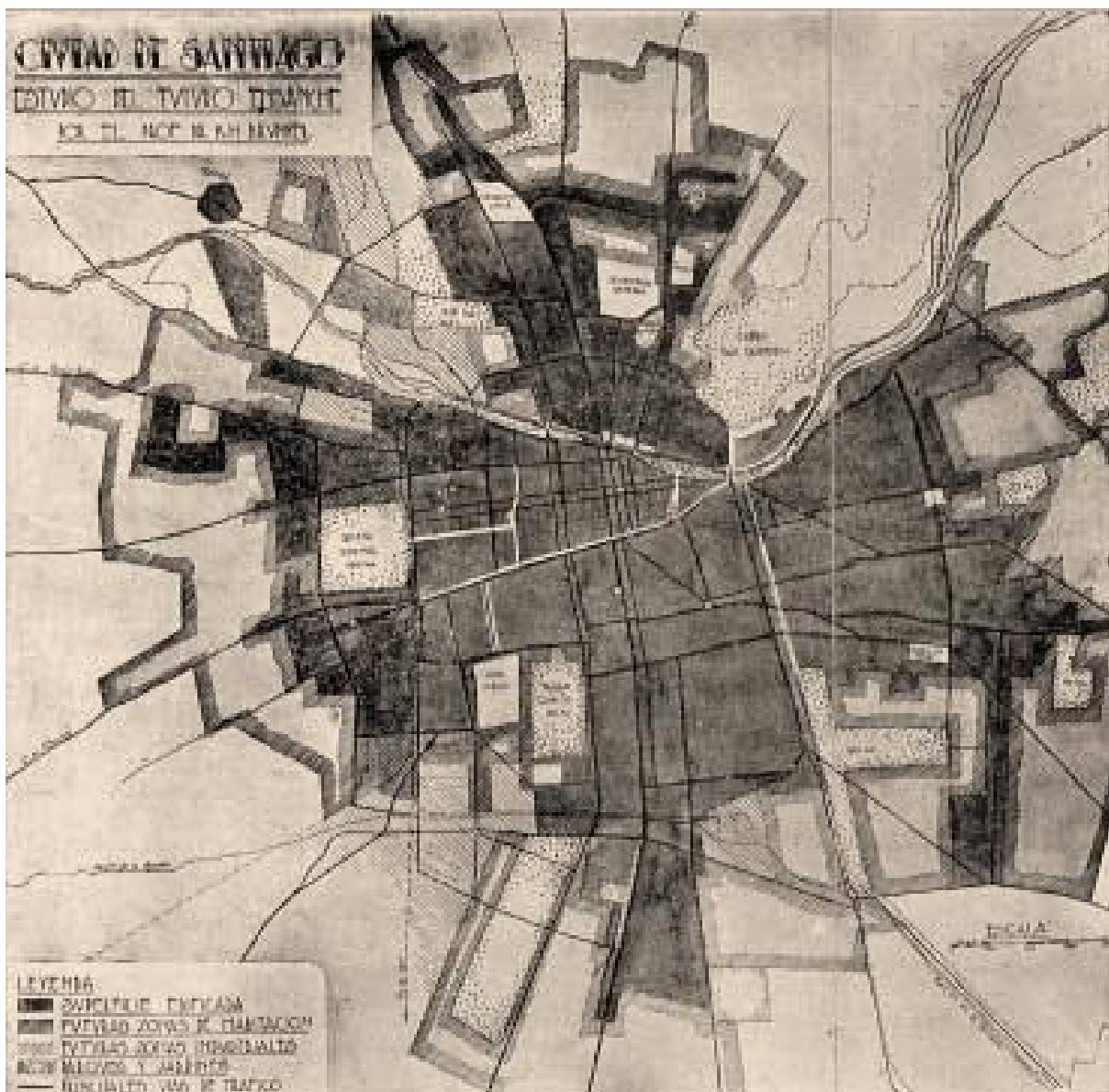


Abb. 56 Plan von Karl Brunner (1932). Der Plan Brunner war der erste realistische Plan für die Hauptstadt, der auf genauen Beobachtungen basierte. Der Plan legte großen Wert auf die Struktur (Straßen und Schnellstraßen). Dieser Plan war eine wichtige Vorlage für den PRMS 1960. Quelle: Brunner (1932: 86)

Das von Juan Parrochia geleitete Team verstand dieses Planungsunternehmen als eine langfristige Lösung für die Weiterentwicklung der Stadt Santiago. Die Planung, die sowohl für die gesamte Metropolenregion (hierzu siehe Abb. 60) als auch für die Stadt selbst (Großraum Santiago, Abb. 61) vorgesehen war, wurde ursprünglich mit einem zeitlichen Horizont von 40 Jahren, also bis zum Jahr 2000 geplant. Und tatsächlich fand dieser Plan weit über das Jahr 2000 hinaus Anwendung, denn der Plan von 1994/1995 beinhaltet keine wesentlichen Unterschiede zum Original⁵.

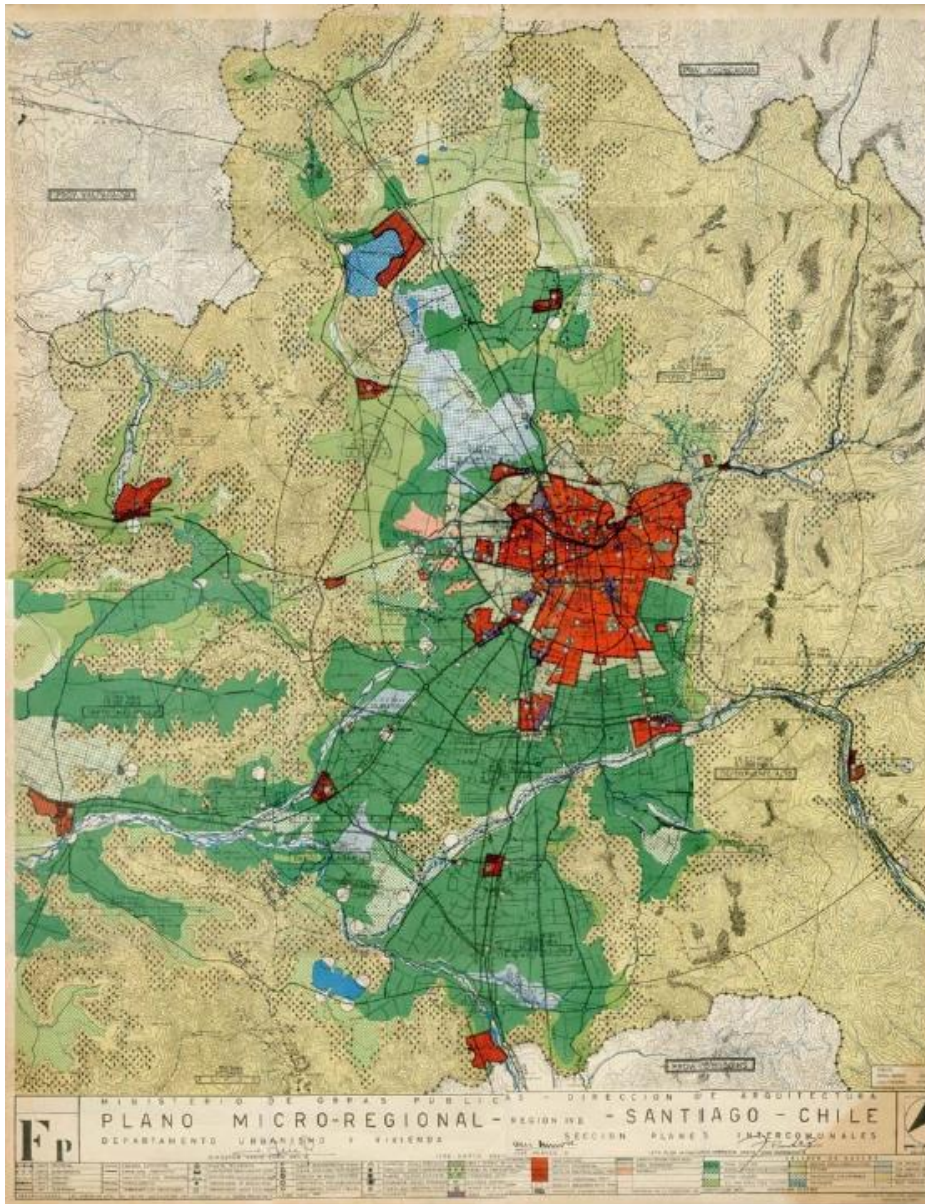


Abb. 57 Plan Micro-regional. Región IV (1960) B der Stadtregion Santiago. Zum ersten Mal werden allgemeine Vorschriften für eine ganze Region vorgelegt. Quelle: Archivo Histórico Nacional, »Colección Juan Parrochia Beguin«.

⁵ Die Festlegung der sogenannten ZODUC (Zonas de Desarrollo Urbano Condicionado –Zonen bedingter Entwicklung) durch den Plan von 1995 im nördlichen Teil der Stadt (Provinz Chacabuco) war eine verzweifelte Maßnahme zur Regulierung der explosiven Entwicklung von Immobilienprojekten, die aber das Wesen des ursprünglichen Planes nicht radikal veränderte.

Hauptziele des PRMS auf der Verkehrsebene

Allgemeine planerische Ziele des PRMS waren unter anderem⁶:

- Steuerung des Wachstums, um eine effiziente Dezentralisierung innerhalb der metropolitanen Region zu erzielen
- Das Wachstum der Stadt sollte auf deren vorhandenen Wasser-, Energie- und Bodenressourcen basieren und folgende Maßnahmen berücksichtigen:
Wachstum durch Erschließung, Sanierung von heruntergekommenen Vierteln, Stadtumbauprojekte und die Förderung von Vororten (Satelización – Trabantensiedlung)
- Die industrielle Zonierung mit der Festlegung von Industrie- und Gewerbegebieten
- Ein abgestuftes System von Sport- und Grünanlagen
- Bodenreserven für Großanlagen wie Universitätscampus, Forschungszentren, Kläranlagen, Friedhöfen usw.

Der Plan legte zudem besonderen Wert auf den Ausbau von Schnellstraßen und war auf die Ergänzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet:

»Eines der Ziele des Planes war die Vervollständigung des Transportnetzes mit By-Pass-Systemen, die den Durchgang des Verkehrs Nord-Süd und Ost-West ermöglichen ohne dabei den städtischen Verkehr zu belasten. «

(Pávez Reyes 2009: 86)

Allerdings lagen zum Veröffentlichungspunkt des Plans keine konkreten Lösungen zur Verkehrsinfrastruktur vor. Diese wurden zunächst als dringende und zum Teil auch improvisierte Maßnahmen anlässlich der Veranstaltung der Fußballweltmeisterschaft 1962 getroffen. Die wichtigsten dieser Maßnahmen waren:

- Die Erweiterung der Avenida Grecia (Haupterschließungsstraße vor dem Nationalstadion und an der alle neuen Bauten zur Beherbergung der Mannschaften errichtet wurden)
- Die Erweiterung verschiedener Straßen, die die Hauptachsen der Stadt verbanden, darunter Av. Antonio Varas, Pedro Aguirre Cerda
- Eröffnung und Verlängerung von bestehenden Straßen: wie Av. Costanera, Av. Bernardo O'Higgins
- Bau der Zufahrt zum damaligen internationalen Flughafen Los Cerrillos

⁶ Hierzu siehe auch (Parrochia 1953/1996) und Pávez Reyes (2006) und (2009)

- Beginn der Enteignungen zum Bau der Ringstraße (Circunvalación Américo Vespucio)



Abb. 58 Der PRMS 60 (Plan Regulator Intercomunal de Santiago) Auf diesem Bild werden alle zum PRMS gehörenden Bereiche dargestellt: Grünanlagen, Wohngebiete, Straßennetz usw. Quelle: Archivo Histórico Nacional, »Colección Juan Parochia Beguin«.

Visionen für die Zukunft

Als das Planerteam das Straßenkonzept für die nächsten 30 bis 40 Jahre entwickelte, arbeitete es zunächst mit Zukunftsvisionen einer supermodernen Stadt in der Art wie Le Corbusier es früher für brasilianische Städte vorgelegt hatte. Die Planer dachten zunächst an große mehrspurige Schnellstraßen, die nicht nur das Straßensystem prägen würden, sondern sie dachten auch an neue Lebensformen mit langen Wohnblöcken entlang der Straße, die das Gesamtbild der Stadt ändern sollten. Aus der Hand von verschiedenen Architekten und Zeichnern entstanden also mehrere Skizzen einer wachsenden Metropole, die besonders auf die Beschleunigung des Lebens und der städtischen Prozesse setzte. Es waren detaillierte Skizzen die zum Teil auch, neue Bauten und Investitionen inspirieren sollten (vgl. Abb. 63 bis 65).

Von der Zukunftsmusik zur Realität bleib jedoch vieles auf der Strecke. Um dieselbe Zeit wurden auch tatsächlich verschiedene Stadterneuerungsprojekte unternommen.



Abb.59 Kreuz an der Panamericana und Isabel Riquelme. Skizzen zum »Plan Intercomunal de Santiago«.

Abb. 60 Verkehrsknoten (Plan) Isabel Riquelme und San Diego mit Park Zanjón de la Aguada. Zeichnungen von Carlos Martner Quelle: Revista de la Construcción Nr. 6, S. 34 1962, Santiago de Chile.



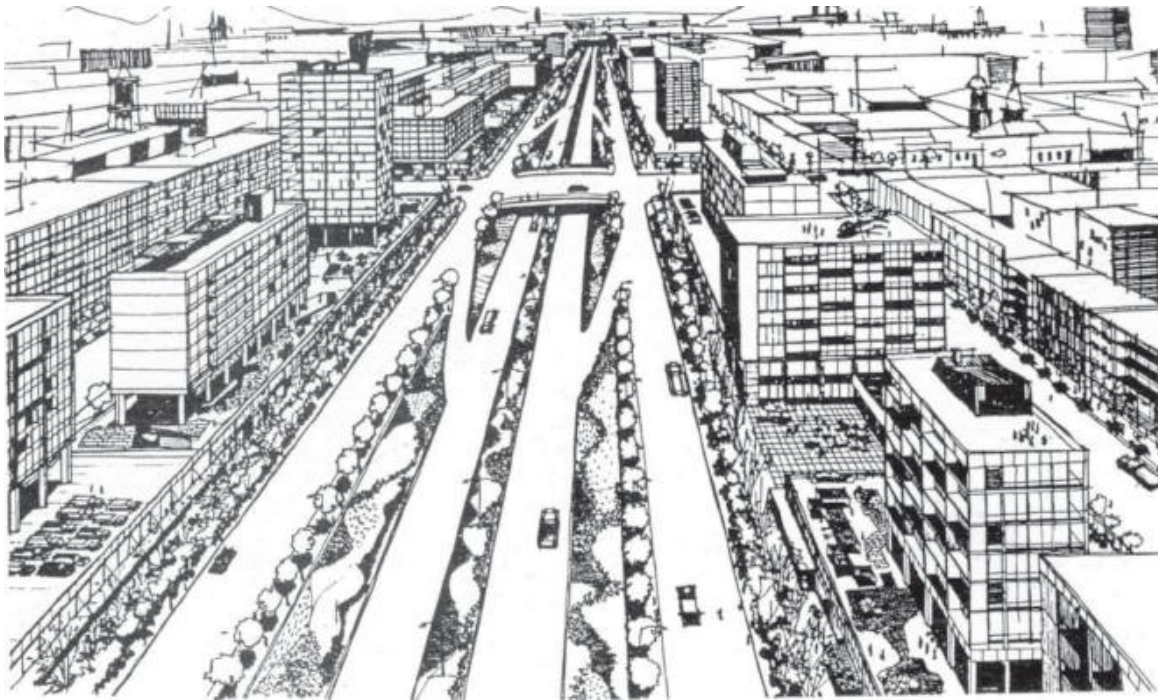


Abb.61 Zeichnung von Carlos Martner Quelle: Revista de la Construcción Nr. 6, S. 34 1962, Santiago de Chile. Diese Zeichnung zeigt eine Vision für die Av. Norte-Sur im Jahre 1962. Die Enteignungen zum Bau dieser zunächst Schnellstraße, dann Autobahn, begannen 1966. In der Zeichnung von Martner erscheint nicht nur eine neue Straße, sondern auch viele Hochhäuser und grüne Streifen, die nur in den Visionen der Architekten und Planer zustande gekommen sind.

Einige davon befanden sich in unmittelbarer Nähe einer Schnellstraße oder einer zukünftigen Autobahn, darunter auch die weltberühmte »Unidad Vecinal Portales« (auch »Villa Portales« genannt 1957-1966) von den Architekten Bresciani, Valdés, Castillo und Huidobro. Die »Villa Portales«, ein Wohnprojekt im Westen der Stadt, befand sich in unmittelbarer Nähe einer Schnellstraße (Av. General Velazquez). Diese Vision war zwar ursprünglich für die gesamte Stadt geplant, wurde aber fast ausschließlich in den besseren Vierteln und in den neuen Zufluchtsgebieten der Oberschicht realisiert. Die »Remodelación San Borja« zum Beispiel wurde vom staatlichen CORVI (Corporación de la Vivienda - staatlicher Wohnungsverband) und vom neugegründeten Ministerium für sozialen Wohnungsbau MINVU (Ministerio de la vivienda) für die mittlere-obere Mittelschicht gebaut. Etwas weiter westlich und auch an der Hauptstraße Av. Bernardo O'Higgins befindet sich ein ähnliches Projekt »Las Torres de Tajamar«⁷, das als Eingangstor zum Barrio Alto dienen sollte.

⁷ Das Projekt »Torres de Tajamar« wurde ebenfalls vom Büro Bresciani, Valdés, Castillo und Huidobro konzipiert; es handelte sich aber im Gegensatz zu »Villa Portales«, um ein Projekt für die mittlere Oberschicht und für junge Akademiker-Paare, die nach und nach das Auto als eine selbstverständliche Realität empfanden.



Abb. 62 »Unidad Vecinal Portales« oder einfach »Villa Portales« um 1960. Eins der wenigen Beispiele bei dem die Vision der Planer neue Wohnungsformate mit dem Anschluss an Schnellstraßen zu einer gebauten Realität wurde. Foto Autor unbekannt. Quelle: Colegio de Arquitectos de Chile.

Abb.63 Erste Skizzen zum Knoten Kennedy-Vespucio. Quelle: Parrochia (1980).



Abb.64 Der Knoten Kennedy-Vespucio 1970 Foto. Quelle: M.O.P. D.G.O.P. (Ministerio de Obras Públicas-Dirección General de Obras Públicas –Ministerium für öffentliche Bauten).

Langfristige Wirkungen auf die Verkehrsstruktur

Obwohl mehrere wichtige Infrastrukturbauten in der Zeitspanne 1960-1970 unternommen worden waren, darunter auch die Schnellstraße »Av. Norte-Sur« (1966-1977), die später in die Autobahn »Autopista Central« umgebaut wurde, lag bis 1969 kein einheitliches Konzept für die gesamte Verkehrsstruktur der Stadt vor. Dieses Konzept wurde ebenfalls von einem Team unter der Leitung von Juan Parrochia, diesmal mit dem Mitwirken von Marcial Echeñique, Architekt und Professor für Verkehr und mathematische Verkehrsmodelle an der Architekturfakultät der Universität Cambridge in England, entworfen und 1969 dem MOP vorgelegt. Dieses Konzept setzte auf die Anwendung von verschiedenen Verkehrslösungen, die durch eine strenge staatliche Kontrolle und Leitung in Einklang gebracht werden mussten. Die wichtigsten Säulen des Konzepts waren der Ausbau eines U-Bahn-Netzes, dessen Bau bereits 1968 begonnen hatte, die Stärkung von Stadtbahnen und der Ausbau der sogenannten »Corredores Fundamentales« (Hauptkorridore). Von diesen tragenden Säulen wurde nur die letzte realisiert, denn der Bau der teuren U-Bahn mit französischer Technologie verzögerte sich besonders vor und nach dem Putsch von 1973 angesichts der schwierigen finanziellen Lage des Landes. Zudem wurden der Bau und die Renovierung von Eisenbahnstrecken nach wie vor vernachlässigt. Die Hauptkorridore, die das Rückgrat des Straßensystems bildeten – und es zum großen Teil auch heutzutage immer noch tun – war bereits 1975 zum größten Teil fertig. Es handelte sich um drei Hauptkorridore:

1) Corredor Fundamental Poniente-Oriente (Ost-West-Korridor)

Der Korridor verlief vom damals neuen Flughafen Pudahuel über die Straße nach Lo Prado (die heutige Autobahn nach Valparaíso), die Mapocho-Straße, San-Pablo-Straße, Av. Costanera, Av. Bernardo O'Higgins und über andere Straßen, die dann den Hauptverkehr in mehrere Ostgebiete der Stadt leiteten: Av. Santa María, Av. Matta, Av. Irarrázabal, Av. Grecia.

2) Corredor Fundamental Norte-Sur (Nord-Süd-Korridor)

Die Hauptstraße dieses Korridors war die Panamericana Norte und Sur; die heutige Autobahn »Autopista Central«. Zum Konzept dieses Korridors gehörten auch andere wichtige Straßen in Nord-Süd Ausrichtung wie die General Carrera oder Av. Santa Rosa.

3) Corredor Fundamental de Circunvalación (Stadtring)

Der Stadtring, auch als »Circunvalación Americo Vespucio« bekannt, wurde mittels verschiedener Kreisel an die bereits erwähnten Korridore angeschlossen (siehe Abb. 68).

Der Ausbau dieser drei Korridore bedeutete einen enormen Fortschritt in der planerischen Entwicklung der Stadt. Sie ermöglichten, dass der Verkehr einer noch nicht vom MIV geprägten Gesellschaft zügig fließen konnte. Der Bau dieser Korridore bedeutete schon damals einen großen Wandel in der sozial-räumlichen Struktur⁸ der Stadt. Der Bau der Circunvalación Americo Vespucio stellte eine absolut sichtbare Barriere dar, denn alles was sich jenseits des südlichen und westlichen Teils des Stadtrings befand, wurde automatisch zum Armengürtel gezählt und stigmatisiert.

Die planerische Entwicklung und ihre Ursprünge

Die planerischen Bemühungen, die letztendlich zur Aufstellung des »PRMS 60«-Plans und des darauffolgenden »Plan de Transporte para Santiago 1969« führte, beruhte auf einer langfristigen Arbeit verschiedener Planer und Architekten. In den ersten Dekaden des 20. Jahrhunderts wurden verschiedene Pläne zur Weiterentwicklung der Stadt vorgelegt (Martínez Lemoine 2007: 9), darunter der »Plan der Sociedad Central de Arquitectos« (Zentraler Architektenverband) (1912), der Plan vom amerikanischen Büro Ernest Coxhead (1913) und der Plan der Comisión de Transformación de Santiago (Stadterneuerungsausschuss) (1915). Diese Pläne waren, bis auf den Plan von Coxhead⁹, eine Fortsetzung des alten Schachbrettsystems und bedeuteten keine wesentliche Erneuerung bzw. neue konzeptionelle Idee zur planerischen Entwicklung der Stadt, bezeugten aber den Wunsch, eine klare Vision für die Zukunft entwickeln zu wollen. Nur durch das Wirken vom Wiener Architekten und Planer Karl Brunner (1928-1934) kam es zu einem modernen und weit über die Grenzen der Stadt reichendes Konzept, das tatsächlich auch zum Teil umgesetzt wurde. In den folgenden zwei Tabellen werden diese Phasen näher erläutert.

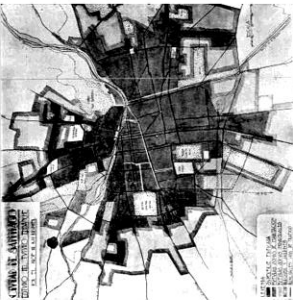

⁸ Hierzu siehe auch den letzten Abschnitt von Kapitel 4.

⁹ Der Plan vom kalifornischen Büro Coxhead schlug eine radikale Transformation vor, die die Eröffnung von großen Straßen und die Anwendung von Diagonalen und Halbkreisen vorsah.

Tab. 6 Pläne zur Stadtentwicklung im frühen 20. Jahrhundert (nicht umgesetzt) Eigene Bearbeitung nach Angaben von Carvajal (1928) und Martínez Lemoine (2007).

UNREALISIERTE PLÄNE	Jahr	Autor	Aktionen/Reichweite	Paradigma/Tradition
	1912	S.C. A.	Das Projekt der Asociación Central de Arquitectos wurde vom chilenischen Parlament erarbeitet und bekam eine Auszeichnung auf dem Internationalen Kongress für Städtebau in Belgien. Neben Diagonalen beinhaltet das Konzept keine wichtigen Änderungen gegenüber dem herkömmlichen Entwicklungsschema. Durch den Plan wurde keine besondere Maßnahme eingeleitet. Der Plan diente lediglich als Anhaltspunkt für zukünftige Vorschläge.	Bei diesem Projekt kann keine klare Tradition bzw. kein Paradigma festgestellt werden. Möglicherweise handelt es sich lediglich um die logische Fortsetzung der traditionellen spanischen Kolonialplanung.
	1913	Coxhead	Das Projekt vom chilenischen Konsul in San Francisco-Kalifornien, Coxhead, beruht sich auf Interventionen wie die von Haussmann oder die des französischen Architekten L'Enfant für Washington DC. Bei diesem Projekt werden allerdings Ideen vorgeschlagen, die im Plan PRMS 60 später wieder aufgegriffen werden, darunter der Stadtring. Das Projekt wurde jedoch nicht umgesetzt.	Das Projekt von Coxhead entspricht den amerikanischen Interpretationen von europäischen urbanen Eingriffen à la Haussmann. Es handelt sich demzufolge um ein Mischprojekt sowohl europäischer als auch amerikanischer Planungstradition.
	1915	Verschiedene Autoren	Verschiedenen Architekten wie Enrique Döll, Emil Jecquier und Carlos Carvajal machten unter der Leitung vom damaligen Oberbürgermeister Alberto Mackenna Subercaseux einen Vorschlag zur planerischen Weiterentwicklung der Stadt. Dieser Plan war, ähnlich wie der von 1912 lediglich eine Fortsetzung des Schachbrettschemas der kolonialen Stadt und sah keine neuen Ausdehnungsgebiete für das Stadtwachstum vor.	Bei diesem Projekt kann keine klare Tradition bzw. kein Paradigma festgestellt werden. Möglicherweise handelt es sich lediglich um die logische Fortsetzung der traditionellen spanischen Kolonialplanung.

Tab. 7 Der Plan von Karl Brunner und der PRMS 60

UMGESETZTE PLÄNE	Jahr	Autor	Aktionen/Reichweite	Paradigma/Tradition
 <p>Plan Brunner</p>	1930-1950	Karl Brunner	Das Projekt vom Wiener Architekt Karl Brunner war das erste, das Santiago aus einer regionalen Perspektive betrachtete. Die Maßnahmen waren nur auf den Kern der Stadt begrenzt. Aus verschiedene Gründen wurde aber nur ein Teil des Plans umgesetzt. Das sogenannte "Barrio Cívico" (Regierungsviertel) bekam sein heutiges Bild durch die planerische Initiative von Brunner.	Man kann in diesem Fall von einer reinen zentraleuropäischen Tradition reden. Der Plan von Brunner war im Prinzip nicht nur ein Design zur Weiterentwicklung einer Stadt, die angesichts der großen Land-Stadt Migration sehr schnell wuchs, sondern beinhaltete auch Lösungen für den Umgang mit Transportmitteln. Diese Lösungen und Vorschläge die größtenteils zum normalen Plädoyer der modernen europäischen Stadt gehörten, blieben unberücksichtigt.
 <p>PRMS 60</p>	1960-1994	M.O.P.	Der Plan PRMS 60 (oder auch Plan Regulador Intercomunal de Santiago 1960) war das umfangreichste Planungsunternehmen des Großraumes Santiago bis dato überhaupt. Das von Juan Parrochia geleitete Planungsteam entwarf ein Instrument, das sowohl Maßnahmen zur nachhaltigen Nutzung der Stadtflächen als wichtige Ressource für den künftigen Wohnungsbau als auch die nötigen Infrastrukturbauten zur Verbesserung der Verkehrssituation vorsah, darunter auch der Bau von Verkehrskorridoren. Der Plan wurde mit einem operativen Horizont von 40 Jahren entworfen, wurde aber vom PRMS 94/95 abgelöst.	Das Wirken von Juan Parrochia als Hauptplaner kann in vielerlei Hinsicht als die Fortsetzung von Brunners und Maluschkas Arbeit betrachtet werden. Allerdings konnte sich Parrochia dem Einfluss der starken Tendenzen, amerikanischen Modellen zu folgen, nicht komplett entziehen. Der PRMS 60 Plan ist auch ein Kompromiss zwischen den europäischen Modellen, die auf eine Kombination von Verkehrsmitteln und vermünftiger Benutzung der Stadtflächen setzten und dem amerikanischen Modell, das eher auf Suburbanisierung und den Ausbau von Schnellstraßen setzte.

Dem Plan von Brunner folgte die planerische Wirkung von Juan Parrochia, der als Leiter des Planerteams vom Ministerium für öffentliche Bauten (M.O.P.) den PRMS 60 entwickelte. Die Reichweite und die vorgestellten Maßnahmen dieser Pläne - besonders im Falle vom PRMS 60 - bezeugen die Entstehung eines Mischmodells, das sowohl europäische als auch amerikanische Ansätze berücksichtigte. Allerdings wurde bald nach der Veröffentlichung des den PRMS 60 ergänzenden Verkehrsplanes von 1969 eher die amerikanische Variante ausgelegt. Zum einen waren die komplexeren Infrastrukturbauten, sprich U-Bahn und leichte Stadtbahn, wesentlich teurer als der Bau breiter Straßen. Zum anderen war zu diesem Zeitpunkt die politische und finanzielle Lage des Landes derart angespannt, dass alle Projekte, die eine koordinierte Zusammenkunft von Initiativen und Unterstützungen voraussetzten einfach als, zumindest vorübergehend, unrealisierbar eingestuft worden sind. So basierte der Paradigmenwechsel zunächst nicht auf einer bewussten planerisch-konzeptionellen Stellungnahme, sondern war lediglich auf rein praktische und finanzielle Gründe zurückzuführen. Nach dem Militärputsch im Jahre 1973 wurden alle Stadtumbauprojekte entweder auf Eis gelegt oder eingestellt. Nach zwei Jahren kam es zu einer sehr starken Kehrtwende auf dem Gebiet der Stadt- und Regionalplanung, deren Folgen bis zu heutigem Tage andauern.

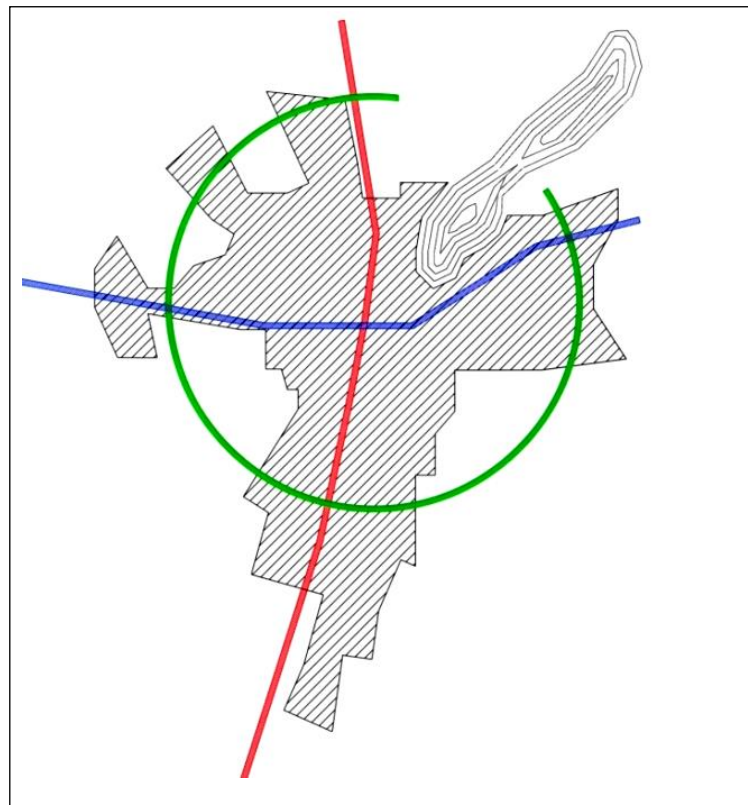


Abb. 65 Die drei Hauptkorridore des PRMS 60 und des Transportplanes 1969 in einer vereinfachten Darstellung. Eigene Bearbeitung.

Kapitel 7. Vom Sozialismus zum orthodoxen Neoliberalismus

Der radikale Paradigmenwandel nach dem Putsch und dessen Wirkungen auf Segregation und Privatisierung des Raumes

Die Machtergreifung der Militärdiktatur brachte eine gewaltige politische und soziale Veränderung der chilenischen Gesellschaft mit sich. Aber vor allem die Einführung einer neoliberalen Wirtschaftsordnung bedeutete eine riesige Umgestaltung, deren Folgen heutzutage vielleicht sogar noch spürbarer als in jener Einführungszeit sind. Aber inwieweit hat der Paradigmenwandel in Chile die Entwicklung des städtischen Raumes beeinflusst?

Der Putsch und der neoliberale Ansatz

1970 wurde Dr. Salvador Allende Gossens zum ersten sozialistischen Präsidenten Lateinamerikas, der durch demokratische Wahlen an die Macht kam, gewählt. Die Regierung von Allende versuchte die bereits von Vorgängern initiierten Systemänderungen zu vertiefen. Aber es gelang ihm weder, seine politischen Verbündeten noch die tiefe politische Polarisierung der chilenischen Gesellschaft unter Kontrolle zu halten. Die durchaus turbulente Amtszeit von Präsident Allende endete 1973 durch einen gewaltsamen Militärputsch. Die von konservativen Gruppen der chilenischen Rechte unterstützte Militärjunta, die dann über das Land regierte, hatte keinen Plan zum wirtschaftlichen »Wiederaufbau¹« des Landes. Die ersten zwei Jahre (1974-1975) kämpfte die Regierung vergeblich gegen die Inflation und suchte dabei verzweifelt nach einem funktionierenden Wirtschaftsmodell. Während dieser Zeit gelangte zu den engen Regierungskreisen eine kleine, aber durchaus einflussreiche Gruppe junger Ökonomen der Wirtschaftsfakultät der Pontificia Universidad Católica de Chile. Diese Gruppe »Chicago-Boys«, die in Harvard und in Chicago unter der Betreuung von Milton Friedman promoviert hatte, verfasste das Werk »El Ladrillo« (der Ziegelstein); dieses Buch – das eher als ein Handbuch der neoliberalen Ökonomie betrachtet werden kann – beinhaltet nicht nur die Richtlinien

¹ Die internationale Ölkrise und die darauffolgende Wirtschaftskrise hatten in Chile wichtige Folgen, die sich besonders in Form einer Hyperinflation widerspiegeln.

des neoliberalen Planes für Chile, sondern eine komplette Palette an praktischen Formeln für die konkrete Umsetzung dieser Richtlinien. Diese Formeln schlugen Lösungen für alle wichtigen wirtschaftlichen und verwaltungsbezogenen Zweige des Staates vor. Es wurden fast alle Aspekte des wirtschaftlichen Lebens neugestaltet und dies führte zunächst und in relativer kurzer Zeit zum chilenischen »Wirtschaftswunder« zwischen 1977 und 1981:

»After a severe economic recession in the years 1975-6 (produced by the application of the shock treatment), there followed years of economic improvement. In 1978-81 the Chilean economy continued to grow rapidly, and many economists in Chile and abroad began to talk about ›the Chilean wirtschaftswunder« [sic]. The strongest supporter of the neoliberal plans inside the military junta was General Pinochet himself«

(Silva 1991: 395)

Die ersten positiven Ergebnisse führten bald zur Aufstellung von den sogenannten »Modernisierungsschwerpunkten« (Las siete modernizaciones): Eine Neue Arbeitsgesetzgebung² (La reforma laboral), die Neugründung des Rentensystems durch die Einführung von privaten Rentenversicherungen (La reforma previsional), die Vergabe der Schulverwaltung staatlicher Schulen an die Kommunen (la municipalización de la educación), die Einführung von privaten Krankenkassen (la creación de isapres), die Internationalisierung der Landwirtschaft (la internacionalización de la agricultura), die Umgestaltung des Rechtswesens³ (la reforma judicial) und die Dezentralisierung und Neugestaltung der politisch-administrativen Struktur des Landes mit der Bildung von Regionen (la regionalización).

Allerdings gab es, zumindest in den ersten Jahren der Militärdiktatur, keinen konkreten Vorschlag hinsichtlich der Modernisierung von Stadt- und Raumplanung. Dies wird auch durch die Erhaltung des noch zu Allendes Zeit agierenden Planungsteams im M.O.P. (Ministerium für öffentliche Bauten). Der Planer Juan Parrochia - Gestalter des Plans für den Großraum Santiago PRMS 60 - wurde zum ersten Direktor der 1975 eingeweihten U-Bahn ernannt. Aber nach und nach reichten die Liberalisierungsdränge der »Chicago-Boys« bis zu den Ministerien, die eine planerische Funktion ausübten (MOP, MINVU).

² Diese bedeutete vor allem die Abschaffung aller großen Gewerkschaften und die Gleichschaltung der wenigen geduldeten Gewerkschaften.

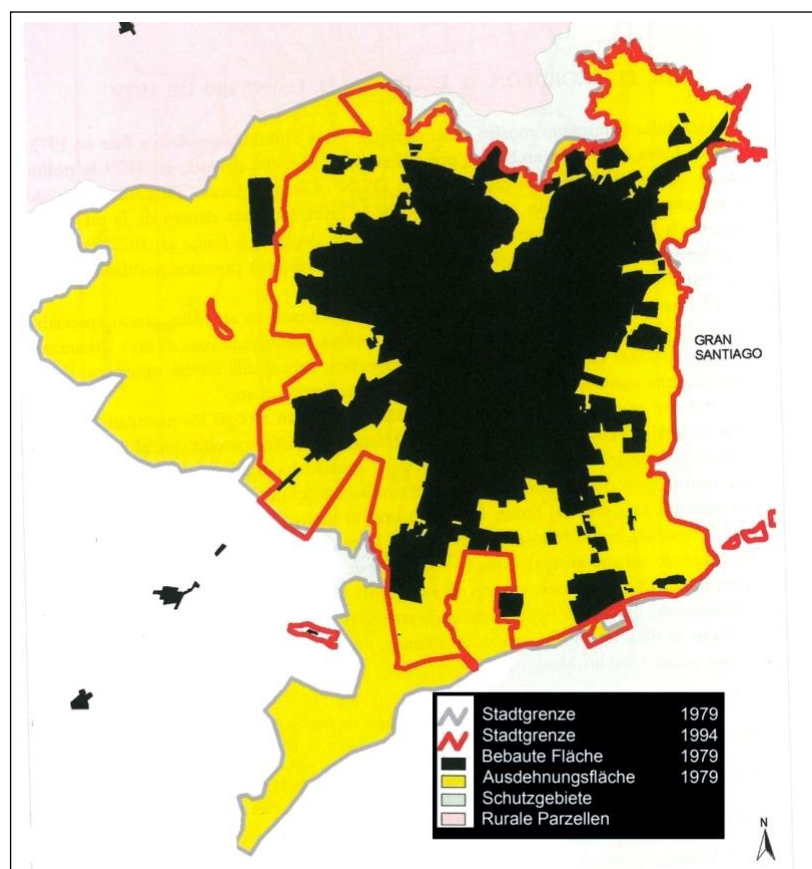
³ Dies war der einzige Modernisierungsprozess, der während der Militärdiktatur nicht unternommen bzw. abgeschlossen wurde. Die lange von allen politischen Seiten ersehnte Justizreform erfolgte erst nach Zurückerlangung der Demokratie.

Die Liberalisierung und die Stadtplanung; ein kurzes neoliberales Experiment

Im Jahre 1979 wurde ohne großes Aufheben das Dekret Nr. 420 erlassen⁴. Dieses zunächst wenig auffällige Dekret hob die Gültigkeit der Stadtgrenzen auf. Aber kurz darauf erfolgte die totale Aufhebung jeglicher planerischen Gesetzgebung wie Flächennutzungspläne und Bebauungspläne, die von den Chicago Boys als bloße »Verzerrung des Marktes« betrachtet wurde (Kast 1979). Diese Entscheidung hatte zunächst eine relativ kleine Auswirkung auf die Stadtentwicklung in den darauffolgenden Jahren. Die Finanzkrise der Jahre 1981-1982, die den Zusammenbruch fast aller chilenischen Privatbanken bedeutete, machte es praktisch unmöglich, dass eine starke Immobilienspekulation ausgelöst wurde.

Die Erweiterung der Stadtgrenze und die somit gewonnenen Flächen sollten zum einen den ökonomischen Aufschwung vorantreiben und zum anderen neue billige Flächen für den sozialen Wohnungsbau freigeben. Besonders im südlichen und westlichen Teil der Stadt sollten neue Siedlungen entstehen und Immobilieninvestitionen ermöglichen.

Abb. 66 Die Liberalisierung der Stadtplanung und die Aufhebung der Stadtgrenze.
Quelle: Poduje (2006: 242) und Petermann (2006: 216)



⁴ Nach der forcierten Selbstaflösung des chilenischen Parlaments, regierte die Militärdiktatur nur durch Gesetzänderungen und Dekrete.

Nicht nur die bereits erwähnte Finanzkrise Anfang der 80er Jahre machte die bereitgestellten Flächen unattraktiv; das Nichtvorhandensein von Erschließungsinfrastruktur wie Trinkwasserleitungen oder Kanalisation in den Randgebieten der Stadt, die wiederum nur mit sehr hohem Geldaufwand finanziert werden konnten, haben diese halbwegs gezielte Stadtentwicklung vorerst gestoppt.

Das Dekret Nr. 420 etablierte eine sogenannte »área de expansión urbana« (Stadtausdehnungsfläche) (-siehe hierzu Abb. 66). Diese Fläche galt als planerisches Niemandsland. Die wenigen Investitionen, besonders im reichen östlichen Teil der Stadt, die während dieser Krisenperiode entstanden sind, haben das absolute Versagen der Liberalisierungspolitik der »Chicago-Boys« auf planerischer Ebene bewiesen. Da während dieser kurzen Periode keine Bauvorschriften mehr eingehalten werden mussten, kam es zu einer chaotischen Situation, die sich in nicht fertiggestellten Straßen, nicht ausgebauten Kanalisationssystemen und nicht eingehaltenen Gebäudenhöhen widerspiegelte. Das Dekret Nr. 420/1979 wurde bereits 1984 kommentarlos außer Kraft gesetzt. Sogar die orthodoxesten Chicago Boys waren sich einig, dass die absolute Liberalisierung des Bodenmarktes unerwünschte Folgen mit sich brachte. Trotzdem wurde die suburbane Parzellierung an den Rändern der Stadt bereitwillig geduldet, was auch in späteren Jahren eine große Auswirkung auf die gesamte Stadtentwicklung hatte.

Der soziale Wohnungsbau und die Umsiedlungspolitik unter der Militärdiktatur: Die Entstehung von neuen Ghettos

Noch vor dem Putsch hatten viele Mitglieder der obersten sozialen Schicht die Befürchtung, von den Linksparteien »angespornte Horden«⁵ von Armen und Obdachlosen würden die besseren Viertel stürmen und plündern. Zu den beinahe paranoiden Gerüchten, die zu jener Zeit verbreitet wurden, gesellten sich aber auch Äußerungen von Politikern, die das bereits völlig polarisierte soziale und politische Leben des Landes noch mehr zuspitzten⁶. Unmittelbar nach dem Putsch legte sich im Bereich des sozialen Wohnungsbaus eine Pause ein. Sowohl die katastrophale wirtschaftliche Lage (1973-1974) als auch die politische Unstabilität legten einige Abteilungen des Staatsapparates regelrecht lahm, darunter auch das MINVU. Es

⁵ Zeitung Clarín, Ausgabe vom 04.09.2000

⁶ Vgl. hierzu das Interview mit dem ehemaligen Generalsekretär der Sozialistischen Partei Chiles Carlos Altamirano (Poltzer 1989)

wurde jedoch deutlich, dass Maßnahmen gegen die große Wohnungsnot getroffen werden mussten.

Die Wohnungspolitik wurde auch zum politischen Instrument; zum einen sollte die Wohnungsnot bekämpft, zum anderen sollte aber auch das Ansehen des Regimes verbessert werden. In vielerlei Hinsicht war die Wohnungspolitik der Militärdiktatur gewissermaßen eine Fortsetzung der bisher bestehenden Programme. Die moderne Wohnungspolitik war erst 1965 mit der Gründung des Ministeriums für sozialen Wohnungsbau und Stadtplanung (MINVU- Ministerio de Vivienda y Urbanismo) entstanden. Aber gerade in den »callampas« (Hüttensiedlungen), in denen das Gros der Zielgruppe der Wohnungspolitik lebte, befand sich der Kern einer potentiellen politischen Gefahr für die Militärregierung. Die »Pobladores« (Siedler) waren hauptsächlich in linksgerichteten Gruppierungen organisiert; es waren Gruppierungen, die auch zum Teil als untere Kader organisierter Parteien (Sozialistische Partei Chiles, Kommunistische Partei, MAPU, MIR⁷) agierten. Die Bekämpfung der Wohnungsnot wurde somit auch ein wichtiger Teil der Bekämpfung und Zerschlagung dieser Gruppierungen:

»Neben den Bemühungen zur Verbesserung der Wohnraumversorgung der campamento-Bewohner ist ferner zu vermuten, dass manche dieser Wohnviertel aus politischen und ideologischen Gründen beseitigt werden sollten.«

(Nickel-Gemmeke 1991: 75)

Ein wichtiger Bestandteil dieser Politik war die systematische Umsiedlung von Familien in neue Viertel. Paradoxerweise wurde zwar die ökonomische Seite der Wohnbaupolitik ebenfalls von den »Chicago-Boys« bestimmt indem man sogenannte Subsidiaritätsmechanismen (Rol subsidiario del Estado) in Form von Zuschüssen in Gang setzte. Die Verteilung der einzelnen Siedlungen und Familien wurden aber den Kräften des Marktes nicht überlassen. Die wohnbaupolitischen Maßnahmen, die von der Militärregierung angewandt wurden, standen vollends vor dem Hintergrund des neoliberalen Wirtschaftssystems. Von nun an und im Gegensatz zu den vorangegangenen Regierungen von Frei und Allende war Wohnen nicht mehr ein Grundrecht des Menschen. Für die Militärjunta und ihr ökonomisch-politisches Credo war ein Haus ein Gut, das man durch Eigensparnisse der Familie erwirbt. Der Staat reduzierte seine Eingriffe in alle wirtschaftlichen Bereiche auf ein Minimum (ODEPLAN/MIDEPLAN: 1978), indem man vor allen Dingen auf Angebot

⁷ Die MAPU war eine 1969 entstandene Splitterung des linken Flügels der PDC (Christdemokraten) (Ruiz Rodriguez 2009; Moyano 2009); MIR 1965 Gegründete Marxistische Partei, Movimiento de izquierda revolucionario (vgl. Pérez 2003).

(Bauunternehmen) und Nachfrage (Siedler) setzte. Aber dieser Ansatz stand nicht im Vordergrund als die »Erradicaciones« (Zwangsumsiedlungen; vgl. Abb 69) begannen. Die neu gebauten Wohnungen wurden durch Mechanismen mit einem markanten neoliberalen Einschlag finanziert, aber die Lokalisation entsprach keinem marktorientierten Mechanismus. Ähnlich wie im vorigen Jahrzehnt spielte der Bodenpreis in der Ortsbestimmung für neue Sozialsiedlungen die bedeutendste Rolle (Hidalgo 2004: 220). Der bedeutendste Faktor bei der Bestimmung wer oder welche Familie umgesiedelt werden sollte, war von der sozialen Zusammensetzung der jeweiligen Kommune abhängig (Cortés 2008: 421; Rojas 1984: 72; Hidalgo 2004: 230). So erhielten Familien, die in armen Gemeinden wohnten, entweder eine Sozialwohnung in derselben Kommune oder sie durften eine neue Wohnung in einer peripher gelegenen Kommune beziehen. Die Familien, die in einer reichen Kommune lebten (Las Condes, La Reina) hatten keine Wahlmöglichkeit; in diesen Kommunen wurden keine Sozialwohnungen errichtet bzw. geduldet. Sie mussten die Kommune daher zwangsläufig verlassen:

»... Auf einer Versammlung mit 500 Leuten, am 10. April, sagten zwei Siedler zum Bürgermeister, dass sie die »Allegados«⁸ nicht mitnehmen wollten, denn die Wohnungen waren einfach zu klein und sie würden auf dem Garten keine Hütte aufbauen können. Der Bürgermeister sagte dann aber, dass wenn die »Allegados« nicht mitgehen sollten, sie keine Wohnung bekommen würden. «

(Rojas 1984: 51)

Viele der »campamentos« in ärmeren Viertel wurden, vor allem in den ersten Jahren des Militärregimes, saniert. Diese Maßnahme bedeutete zunächst eine vorübergehende Lösung zur Bekämpfung extremer Armut, wurde jedoch zum einzigen Eingriff in diesen Vierteln. Die Sanierung umfasste zwei Maßnahmen: eine juristische und eine bauliche. Zum einen wurden die kleinen Grundstücke neu vermessen und offiziell in das Grundstückregister eingetragen und zum anderen wurde eine Sanitärzelle⁹ neben einem Basishaus gebaut. Die offizielle Propaganda legte besonderen Wert auf das Wachstum des Eigentümers. Die Siedler bekamen einen »Título de dominio« (Eigentumstitel). Nicht die Einweihung neuer Häuser, sondern die Verteilung dieser Eigentumstitel stand im Vordergrund; die pompösen

⁸ Als »Allegados« (Spanisch = Verwandte, aber auch dicht anliegend) werden die Bewohner eines Grundstücks bezeichnet, die von den Hauptbewohnern dieses Grundstücks geduldet werden. Meistens sind es eng verwandte Familienmitglieder – z. B. verheiratete Töchter mit ihrem Mann -, die als »Allegados« im Hinterhof eine kleine Hütte aufstellen. Das Problem der »Allegados« bleibt nach wie vor ein Schwerpunkt der Wohnungsbaupolitik, denn obwohl die Anzahl der Armensiedlungen bekannt ist, bleibt die Anzahl der tatsächlichen Wohnungsbedürftigen infolge ständig wachsender Zahlen von »Allegados« unbekannt. In den Siedlungen war zwischen 1973 und 1989 infolge der steigenden Wohnraumangels und des Verbots der illegalen Landnahme die Zahl der »Allegados« enorm gewachsen, (Nickel-Gemmeke 1991: 75).

⁹ In Krisenjahren wurde sogar auf das Basishaus verzichtet und die Bewohner erhielten lediglich die Sanitärzelle (Dusche, WC und eine kleine Küche mit einer Gesamtfläche zwischen 6 m² und 9 m². Vgl. Hidalgo (2004: 231).

Zeremonien zur Verteilung von Eigentumstiteln gehörten zum festen Repertoire der Selbstinszenierungsrituale der Pinochet-Diktatur. Die Vergabe von Eigentumstiteln war umso wichtiger, wenn sie mit der Einweihung von neuen Siedlungen zusammenfiel.

Es besteht aber keinen Zweifel, dass für viele Familien, die durch diese Mechanismen erfasst wurden, der Zugang zu einer Sozialwohnung eine wichtige Verbesserung der Wohnqualität bedeutete. Dazu kamen die vorteilhaften Zugangsbedingungen, die nur relativ kleine Geldsummen als Eigenbeitrag voraussetzten und sehr niedrige Monatsraten vorsahen.

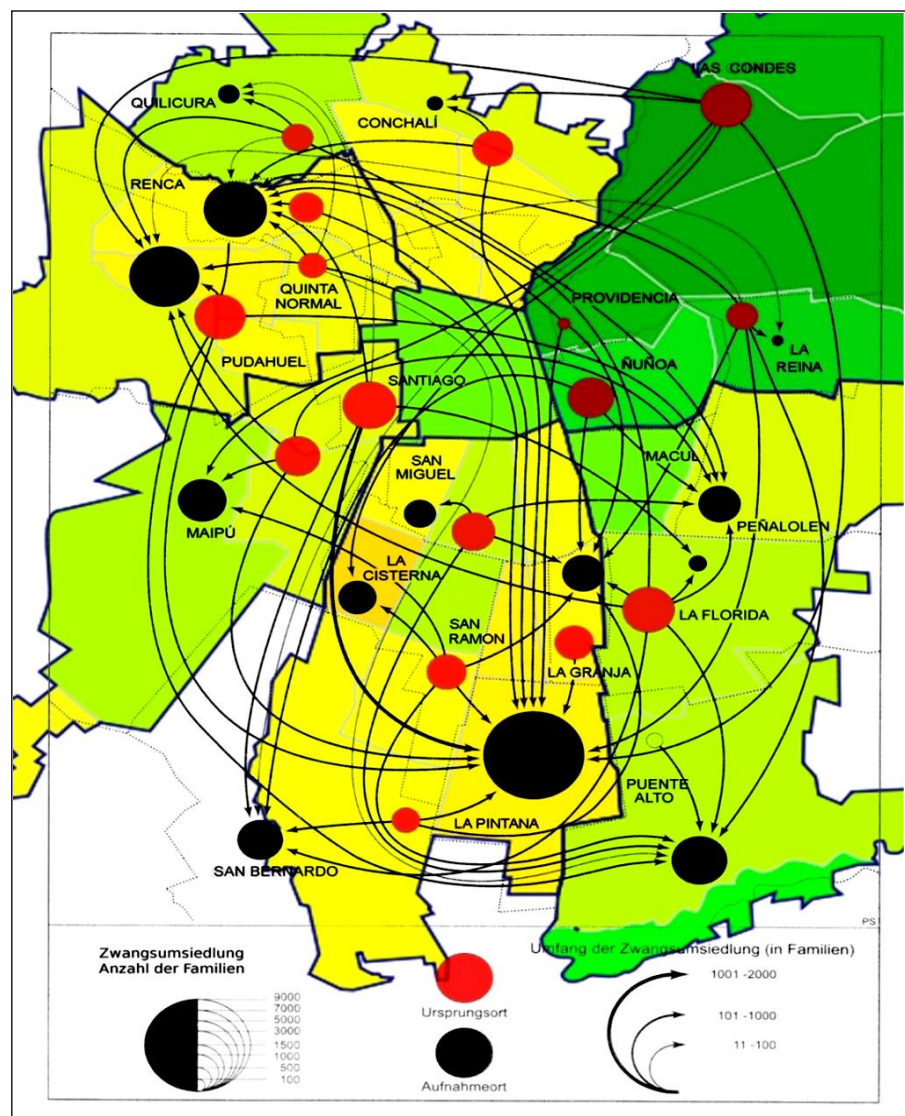


Abb. 67 Überlappung zweier Karten: (a) Umsiedlung von Campamento-Familien nach Ursprung und Zielkommunen 1979-1985. Die roten Kreisen signalisieren die Ursprungsorte, die schwarzen Kreise die Aufnahmeorte. Quelle: (Galleguillos: 2007) nach Molina und Morales/Rojas (1986). (b) Verteilung der Lebensqualität in den Kommunen nach Angaben der UN; die dunklen Farben zeigen die Kommunen mit dem höchsten Lebensqualitätsstandard. Quelle: PNUD (2006).

Nichtdestotrotz bedeutete für die Familie die Zuweisung einer Sozialwohnung einen erheblichen Verlust an Sozialkapital. Eben dieses Kapital, das »mit dem Besitz eines

dauerhaften Netzes von mehr oder wenigen institutionalisierten *Beziehungen* gegenseitigen Kennens oder Annerkennens verbunden ist« (Bourdieu 1983: 191), ist durch die Umsiedlung zum größten Teil definitiv abhandengekommen.



Abb. 68 Altos de Mena, Kommune Puente Alto im südliche Teil der Stadt Santiago. Quelle: Guetos en Chile (Atisba 2010).

Viele der Elendssiedlungen befanden sich in unmittelbarer Nähe von Arbeitsorten; dies trifft besonders auf die Kommunen Las Condes, La Reina und Ñuñoa zu (vgl. grüne Zonen Abb. 69). Die physische Entfernung (die zugleich eine soziale war), die wiederum einen großen Zeit- und Geldaufwand hinsichtlich der Mobilität innerhalb der Stadt bedeutete, haben die bereits geringen Arbeitschancen während der zweiten Finanz- und Wirtschaftskrise nach dem Putsch (1982-1983) erheblich reduziert.¹⁰ Diese kurz nach Fertigstellung der ersten Wohnprojekte eintretende Krise hat den Wandel umso mehr spürbar gemacht. Das Leben im neu entstandenen Ghetto¹¹, wo Arbeitslosigkeit, politische Gewalt¹², Drogenhandel und allgemeine Verunsicherung

¹⁰ Die Krise der Jahre 1982-1983 bedeutete einen Rückgang der Produktion um 15% und eine durchschnittliche Arbeitslosenquote von 19,6% (1982) bzw. 26,4% (1983) Quelle: INE www.ine.cl. Allerdings lag die Arbeitslosenquote in den Armenvierteln bei weit über 30% (Schkolnik/Teitelboim 1988: 345).

¹¹ Das Wort Ghetto (Sp. Gueto) wird in vielen chilenischen akademischen Schriften gemieden. Es wird nicht von Ghettos gesprochen, und wenn ja, nur in Bezug auf die Armenviertel. Vgl. den Bericht »Guetos en Chile« der selbstständigen Consulting-Firma Atisba (Atisba 2010).

¹² Bereits Ende 1983 wurden, vor allem in den peripheren gelegenen Vierteln und Gemeinden, mehrere Wohnungen von der Polizei gestürmt, »um subversive Gruppierungen zu unterbinden«. 1983 starteten die

grassierten, war von dem Leben, das die Behörden in ihren Einweihungsreden versprochen, weit entfernt.

Das Leben in diesen neuen Ghettos hat sich im Laufe der Jahre (1990er und 2000er) relativ wenig geändert. Das absolute Nichtvorhandensein von jeglichen Dienstleistungsanbietern in der Nähe des Ghettos wurde nur schleppend durch Initiativen und Investitionen der jeweiligen Gemeinden kompensiert. Allerdings hatten - haben immer noch nicht - diese Kommunen weder ausreichende ökonomische Ressourcen, noch das nötige Personal, um den Lebensstandard in diesen Gebieten ausschlaggebend zu verbessern. Diese Situation wurde durch die zwei letzten (2006 und 2010) Berichte des Human Development Index (HDI) der Vereinten Nationen bestätigt.¹³

Die teilweise Verlagerung der Oberschicht in die »Parcelas de Agrado«; Die erste Phase: 1979-1981

Ein typisches Phänomen der lateinamerikanischen Stadt ist die Verlagerung der Oberschicht (Bähr/Mertins 1995). Santiago ist keine Ausnahme. Darüber hinaus weist Chiles Hauptstadt die größte Anzahl von Verlagerungsbewegungen der Oberschicht überhaupt. In Santiago können in den letzten 100 Jahren mindestens 7 klare Verlagerungssprünge festgestellt werden:

- Barrio 18/Barrio República(1900-1920)
- Providencia/Ñuñoa (1930-1940)
- Barrio El Golf (1940-1950)
- Vespuccio/Jardín del Este (1950-1960)
- Vitacura (1970-1980)
- La Dehesa (1990-2000)
- Chicureo (2000-2010).

Diese Verlagerung wurde im chilenischen Fall aus verschiedenen Gründen ausgelöst: zum einen gab es ein Paradigmenwechsel¹⁴ und zum anderen wurde der Kauf eines neuen Hauses oder eines Grundstücks in einem anderen Viertel als plausible

ersten Protestaktionen gegen die Militärdiktatur und obwohl diese in allen Gemeinden organisiert wurden, konzentrierte der Sicherheitsapparat des Regimes seine Operationen nur auf Armenviertel bzw. neue Siedlungen.

¹³ Vgl. hierzu Abb. 69. und Kapitel 10.

¹⁴ Vgl. hierzu Kapitel 4.

Immobilieninvestition betrachtet. Die natürliche Folge jener Verlagerungsbewegungen war die Ausdehnung der Stadt Richtung Anden-Kordilleren.

Parallel zu diesen Bewegungen, bei denen neue Oberschichtviertel entstanden sind, entwickelten sich, ähnlich wie im Fall von Buenos Aires zu Beginn der 70er Jahre, neue Immobilienprojekte außerhalb der offiziellen Stadtgrenze. Diese sogenannten »Parcelas de agrado« (Vergnügen-Parzellen), die von der planerischen Gesetzgebung als kleine landwirtschaftliche Einheit (5000 m²) betrachtet wurden, waren in der Praxis eine Form, die planerischen Vorschriften zu umgehen. Allerdings wurde diese Bewegung von der Regierung selbst ausgelöst. Das Dekret DL 3.516 von 1980 (Herman 2009; Hidalgo/Borsdorf 2007: 118) vereinfachte die Parzellierung von sogenannten »Predios rústicos« (landwirtschaftliche Parzellen) dermaßen, dass diese zu einer rentablen Nische für Immobilienspekulanten wurde. Viele der potenziellen Käufer haben ursprünglich den wahren Sinn einer solchen Investition nicht klar verstanden oder erkannt. Viele dieser Grundstücke wurden tatsächlich halbwegs als kleine Produktionseinheiten benutzt, aber nach und nach haben viele Investoren nicht die Fläche und deren landwirtschaftlichen Möglichkeiten, sondern ihre relative Nähe zur Hauptstadt in Erwägung gezogen. Die Möglichkeit, sich ohne großen bürokratischen Kleinkram ein zweites Zuhause einrichten zu lassen, wurde bald als attraktive Alternative erkannt. Allerdings wurde diese erste Kolonisation des Umlandes (1979-1981) nicht von einem verbesserten Anbindungsangebot begleitet. Viele der Käufer sahen den Kauf einer solchen Parzelle als Wochenendvergnügen und als Investitionsmöglichkeit, denn ein Leben als Pendler war unter den damals noch waltenden Umständen nicht praktikabel. Andererseits waren diese Immobilienprojekte äußerst bescheiden, wenn man sie aus der heutigen Perspektive betrachtet. Meistens lagen sie in unmittelbarer Nähe einer Schnellstraße¹⁵ und hatten, außer den inneren Straßen, keine sonstigen Einrichtungen bzw. Erschließungsmaßnahmen (Trinkwasser, Elektrizität, Telefonanschluss). Jeder, der so ein kleines Stück Land kaufte, musste dann selber für die Erschließung sorgen. Normalerweise wurde für die Wasserversorgung einfach einen Brunnen ausgegraben. Im Laufe der Zeit aber wurden neue Entwicklungen mit attraktiven Eigenschaften angeboten. Umzäunungen, Sicherheitsmaßnahmen, vornehme Einfahrtseinrichtungen, Wasser und Elektrizität sollten aus diesen Projekten attraktive Investitionsobjekte machen. Die meisten dieser ursprünglichen Projekte wurden in ländlichen Gemeinden der metropolitanen Region entwickelt; viele im westlichen Teil in den Kommunen Talagante, Padre Hurtado, aber auch im südlichen

¹⁵ Viele dieser Straßen galten zu jener Zeit als Autobahnen, wie die »Ruta 78« zum Hafen San Antonio oder die Panamericana Ruta 5 Sur. Sie waren aber mit dem heutigen Autobahnen-Standard nicht vergleichbar.

Teil wie Paine. Die bereits erwähnte Finanzkrise der Jahre 1981-1982 machte aus dem Boom eher einen Flop und viele dieser einstig als »rurbane« (Hidalgo/Borsdorf 2007) gedachten Projekte wurden in den darauffolgenden Jahren wieder für rein landwirtschaftliche Zwecke genutzt. Dieses Entwicklungsmodell war jedoch nicht definitiv in eine Sackgasse geraten. Das Parcelas-de-agrado-Modell wurde nur für eine Zeitlang auf Eis gelegt.

Die Wiedererlangung der Demokratie: Wiederkehr zum Zügeln der freien Marktwirtschaft auf planerischer Ebene?

Der politisch-ökonomische Konsens

1990 war ein sehr kompliziertes Jahr für die neue Regierung in Chile; sowohl die neue Koalition (Concertación por la Democracia- Bündnis für Demokratie) als auch die Opposition (frühere Unterstützer der Militärdiktatur) setzten auf konsensual angelegte Entscheidungen, um die Übergangsphase Diktatur-Demokratie möglichst sanft zu gestalten. In diesem Kontext konnte kaum von einer gründlichen Revision des wirtschaftlichen Modells die Rede sein (Marcel 1997: 33). Aber auch viele der früher extrem linksgerichteten Politiker, die lange Zeit - vor allem im europäischen Exil waren - unterstützten nachdrücklich den Erhalt des Wirtschaftsmodells, das sich im lateinamerikanischen Spektrum trotz aller politischen Kritik auf technischer Ebene bewährt hatte. Heute sprechen viele Politiker und Politikwissenschaftler von einer reinen »Verwaltungsregierung«. Fakt ist, dass die Grundstruktur des Staates über 20 Jahre erhalten geblieben ist. Die Weltoffenheit der chilenischen Wirtschaft und der Privatisierungsdrang wurden während der »Concertación Ära« sogar vertieft durch die Unterzeichnung zunächst des Handelsabkommens mit der EU (2002) und dann mit der Unterzeichnung des Handelsabkommens mit den USA (2004).¹⁶ Diese Abkommen waren auch ein Zeichen für internationale Investoren, die in frühere Staatsunternehmen investieren bzw. diese aufkaufen wollten. Gerade in den 90er Jahren wurde eine besonders starke Privatisierungswelle in ganz Südamerika in Gang gesetzt. Vor allem waren es spanische Konzerne, die klare Geschäftschancen sahen. Damals wurde sogar von einer zweiten Eroberung durch die Spanier gesprochen.

¹⁶ Die weltoffene Wirtschaftspolitik der chilenischen Regierung wurde sehr bald nach Erlangung der Demokratie bestätigt, indem sie bereits 1993 Gespräche in der Perspektive einer künftigen Unterzeichnung eines Handelsabkommens (Free Trade Agreement) mit den USA aufnahm. Chile hat mittlerweile bereits 14 verschiedene Handelsabkommen unterzeichnet, darunter auch mit Japan und den EFTA-Ländern. (Vgl. hierzu die Generaldirektion für ökonomische internationale Beziehungen der Chilenischen Regierung: <http://rc.direcon.cl/>)

Sowohl in Chile als auch in Argentinien wurden Wasser-, Elektrizitäts- und Versicherungskonzerne von spanischen Unternehmen gekauft (Endesa España, Telefónica, Iberia usw.). Spanische Exekutive und Führungskader hatten keine sprachliche Barriere zu überwinden und die ökonomischen Umstände sowie die Stabilität des Landes versprachen große und schnelle Rendite. Aber nicht nur im sogenannten »strategischen Sektor« (Energie, Versorgungsbetriebe oder natürliche Ressourcen) ließen sich gute Geschäfte abschließen. Viele eher mittlere Unternehmen der Baubranche suchten sich neue strategische Partner für die Entwicklung von Megaprojekten. Dafür musste jedoch eine passende planerische Gesetzgebung herbeigeführt werden.

Die »Parcela de Agrado« 2.0 oder die Sophistikation des Angebots: 1997-2010

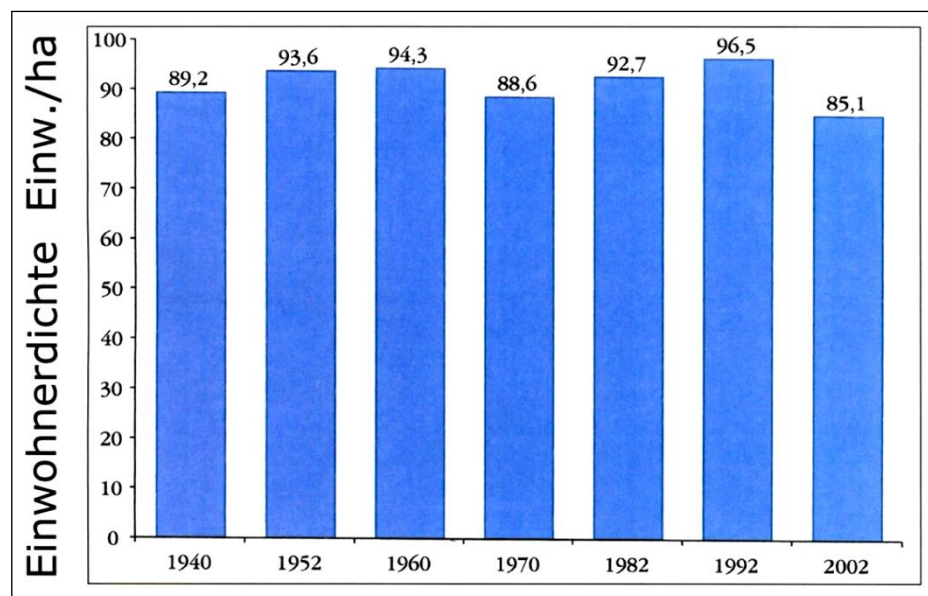
Anders als im Jahr 1979, als der Boden als eine »nicht knappe Ware« beschrieben wurde (Hidalgo/Arenas 2003) und alle regulatorischen Maßnahmen, wenn auch vorübergehend, aufgehoben wurden, entstanden Ende der 90er Jahre neue Entwicklungen. Dieses Mal fanden sie im nördlichen Teil der sogenannten AMS (Area Metropolitana de Santiago- Das metropolitanische Gebiet der Stadt Santiago) statt und zwar unter einer besonderen Gesetzgebung. Diese neuen Investitionen zeigten eine durchaus anspruchsvolle Projektentwicklung, die auf ein ganz besonderes Publikum zielte. Wenn frühere Projekte noch ein gewisses landwirtschaftliches Potenzial hatten, spielte jetzt die Bezeichnung als kleine landwirtschaftliche Einheit keine Rolle mehr. Das gesamte Gebiet von Chacabuco, nördlich der Stadt Santiago, wurde zu einer von Immobilienkonzernen und Bauunternehmen begehrten Beute, die sehr lukrative Geschäfte versprach. Dieses Geschäft hätte aber wohl nicht das Ausmaß erreicht, wenn die planerischen Behörden nicht wie Schneider eines exklusiven Tailor-Shops ein Produkt nach Maß geliefert hätten.

Auf den Kunden zugeschnittene Raumpläne: ZODUC, AUDP, PDUC. Die Privatisierung der Raumplanung

Nach vielen Jahren ohne eine neue Auflage des bereits veralteten PRMS 60 war die Entwicklung eines neuen planerischen Instruments überfällig. Bis zur Wiedererlangung der Demokratie wurde, wie bereits erwähnt, fast ausschließlich mittels Dekreten regiert. Die Dekrete von 1975, 1979 und 1985 waren eigentlich Änderungen des PRMS 60 (Petermann 2006: 223). Dies galt besonders für die Stadt- und Raumplanung auf metropolitaner Ebene. Aus der Sicht des MINVU (Carvacho 1996) musste dieser neue Plan mindestens drei Ziele erreichen:

- a) Bewahrung produktiver landwirtschaftlichen Flächen; alles was sich jenseits der neuen Stadtgrenze befand, durfte nicht erschlossen bzw. urbanisiert werden.
- b) Steigerung der Einwohnerdichte (Vgl. hierzu Tab. 10) mittels Stadtumbauprojekte.
- c) Festlegung der Gesamtfläche (59.330 ha).

Zu diesem Zeitpunkt (1990) waren die neuen Bestimmungen des PRMS, vor allem was Bebauungsfläche und Stadtgrenze anging, als nicht änderbar bezeichnet.



Tab. 8 Einwohnerdichte der Stadt Santiago. Die Siedlungsdichte wird folgendermaßen ausgerechnet:
$$\frac{\text{Einwohnerzahl Hab.}}{\text{Tatsächlich bebaute Fläche ha}} \quad (\text{densidad ajustada})$$
 Quelle: Miranda (1997) und Galetovic (2006).

Allerdings musste das Team im MINVU bereits 1997 Kompromisse in Bezug auf die Erweiterung der Stadtgrenze eingehen. Die Erhöhung der Einwohnerdichte konnte durch die Einführung des neuen Planes nicht herbeigeführt werden. Das Wachstum, das durch die ständig wachsende Anzahl neuer Projekte, die außerhalb der Stadtgrenze, besonders aber im nördlichen Teil der Stadt, eine »informelle Stadt« der Reichen bildeten, musste mit neuen Mitteln, wenn nicht bekämpft, dann zumindest geleitet werden. Anders als herkömmliche Planungsverfahren, bei denen die Pläne fast nur eine Bestätigung und Festigung von dem waren, was der Markt ohnehin schon gestaltet hatte, wurden die neuen planerischen Instrumente zusammen mit der 1997 in Kraft getretenen Überarbeitung des PRMS 1994/1995 aus einer ganz anderen Perspektive entwickelt. Man setzte auf eine »Privatisierung der Planung« durch die sogenannte Planung durch Bedingungen. Der Staat und seine planerischen Behörden (Besonders das MINVU) waren einfach nicht imstande, mit dem rasanten Entwicklungstempo der Investitionen an den Rändern der Stadt Schritt zu halten. Man entwickelte also einen relativ flexiblen planerischen Rahmen, bei dem einige wichtige Themen berücksichtigt werden mussten (Größe der Fläche, Einwohnerdichte, »Duldung« von Sozialwohnungen, Dienstleistungsinfrastruktur). Abgesehen davon konnten die Entwickler eigenhändig Bebauungspläne entwerfen. Das erste dieser Instrumente war die ZODUC.

Tab. 9 Idealbild einer ZODUC

% der Gesamtfläche	Einwohnerdichte	Ziel
5%	0	Harmlose Industrielle Aktivitäten
2%	300-400 Einw./ha	Sozialwohnungen
3%	401-500 Einw./ha	Sozialwohnungen
70%	85 ± 15 Einw./ha	Obere Mittelschicht/Oberschicht
2%	0	Sporteinrichtungen
10%	0	Grünanlagen
6%	0	Straßen
2%	0	Schuleinrichtungen

Dieses Idealbild ergibt sich aus der Gegenüberstellung von den Vorschriften des MINVU und tatsächlich genehmigten Projekten, darunter »Urbanya« in der Kommune Pudahuel (2004) Quelle: MINVU und Servicio de Evaluación Ambiental –Umweltevaluierungsdienst: www.sea.go.cl

Die ZODUC (Zonas de desarrollo urbano condicionado – Bedingte urbane Entwicklungszonen) sind Gebiete, die eine Mindestgröße von 300 ha, ausreichende Dienstleistungsanbieter und ein Minimum von 5%¹⁷ an Sozialwohnungsgebieten

¹⁷ Die Verbindlichkeit, 5% der Gesamtfläche für den sozialen Wohnungsbau zuzuteilen war eigentlich eine »möchtegern« Maßnahme zum Abbau sozialer Ungleichheiten und Polarisierung; in der Praxis kein einziges ZODUC Projekt hat jemals diese Quote erfüllt. Die Flächen, die ursprünglich diese Funktion erfüllen sollten

haben sollten. Die ZODUC wurde zum ersten Mal als Planungsinstrument beim PRICH (Plan Regulador Intercomunal de Chacabuco –Planungsinstrument der Provinz Chacabuco¹⁸) eingesetzt. Die ZODUC war eine Notlösung, um den neuen PRMS nicht modifizieren zu müssen, wurde aber von den Immobilien-Brokern relativ gut aufgenommen, denn dieser Kompromiss war eine kluge Form, den neuen Projekten außerhalb der Stadt einen legalen Status zu verleihen und dabei noch andere Erfolg versprechende Entwicklungen im Gang zu setzen, ohne dabei die angestrebten Ziele des PRMS aufs Spiel zu setzen. Wie die ZODUC, ist die AUDP (Áreas urbanizables de desarrollo urbano prioritario- Zonen zur vordringlichen urbanen Entwicklung) ein Instrument zur Förderung von Projekten, dass aber Entwicklungen für ein anderes Publikum anstoßen sollte (untere Mittelschicht).

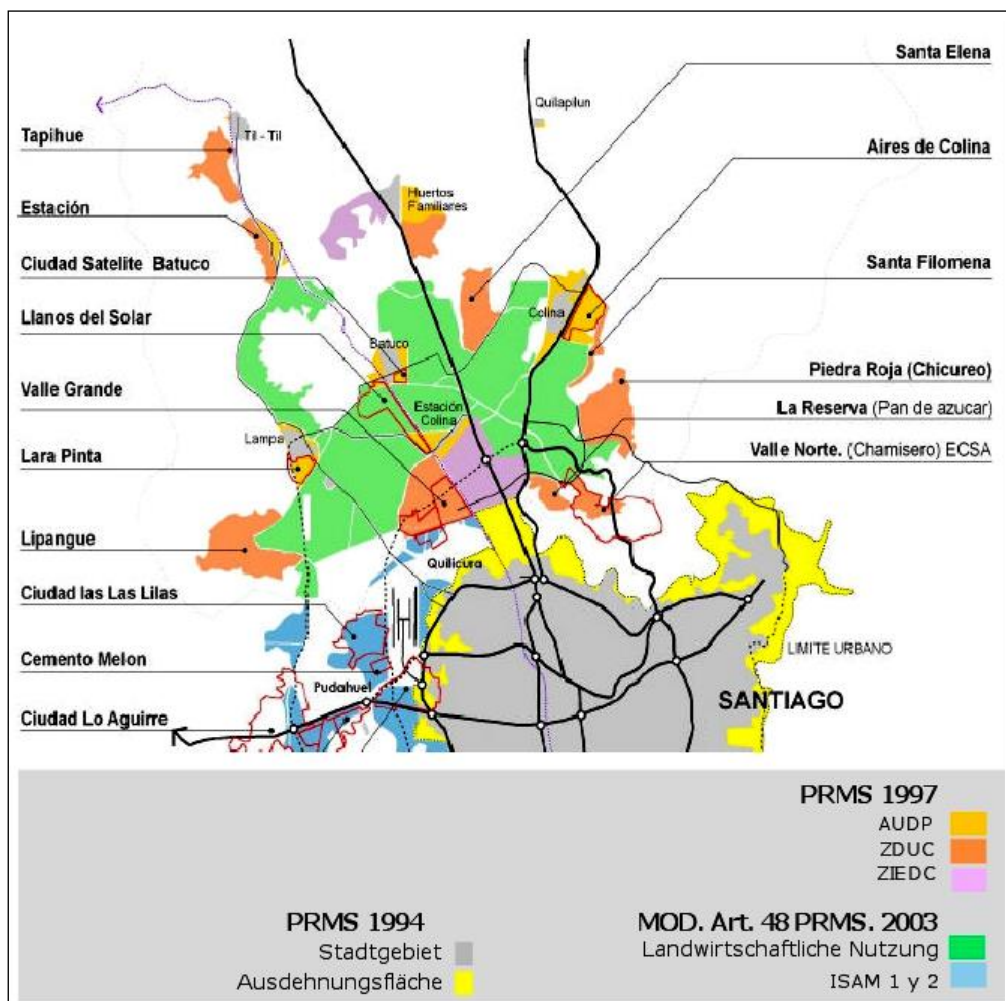


Abb. 69 ZODUC und AUDP in der Provinz Chacabuco Quelle: AGS Arquitectura de Negocios (Kommerzielle Presentation): Cámara Chilena de la Construcción. www.camaraconstruccion.cl

bleiben nach wie vor leer. (Hierzu Ramón del Piano –Direktor der Architektenkammer Chiles :2009 http://www.seconstruye.com/webnoticia/asp/entrevista_preview.asp?id=16)

¹⁸ Die Provinz Chacabuco, nördlich der Stadt Santiago besteht aus den einstig ruralen Kommunen Til Til, Lampa und Colina und beherbergt das Gros der neuen suburbanen Entwicklungen.

Diese von Privatunternehmen gestalteten Entwicklungen sollten eine Alternative zum staatlichen sozialen Wohnungsbau sein. Tatsächlich haben die Einfamilienhäuser solcher Entwicklungen zwischen 48m² und 55m² Wohnfläche, die dem Standard von herkömmlichen Sozialwohnungen entspricht. Allerdings werden auch andere Dienstleistungen angeboten, die bei staatlichen Projekten nicht vorkommen.¹⁹ Anders als bei den ZODUC haben die AUDP eine klare Abhängigkeit vom ÖPNV-Angebot bzw. von naheliegenden Ortschaften.

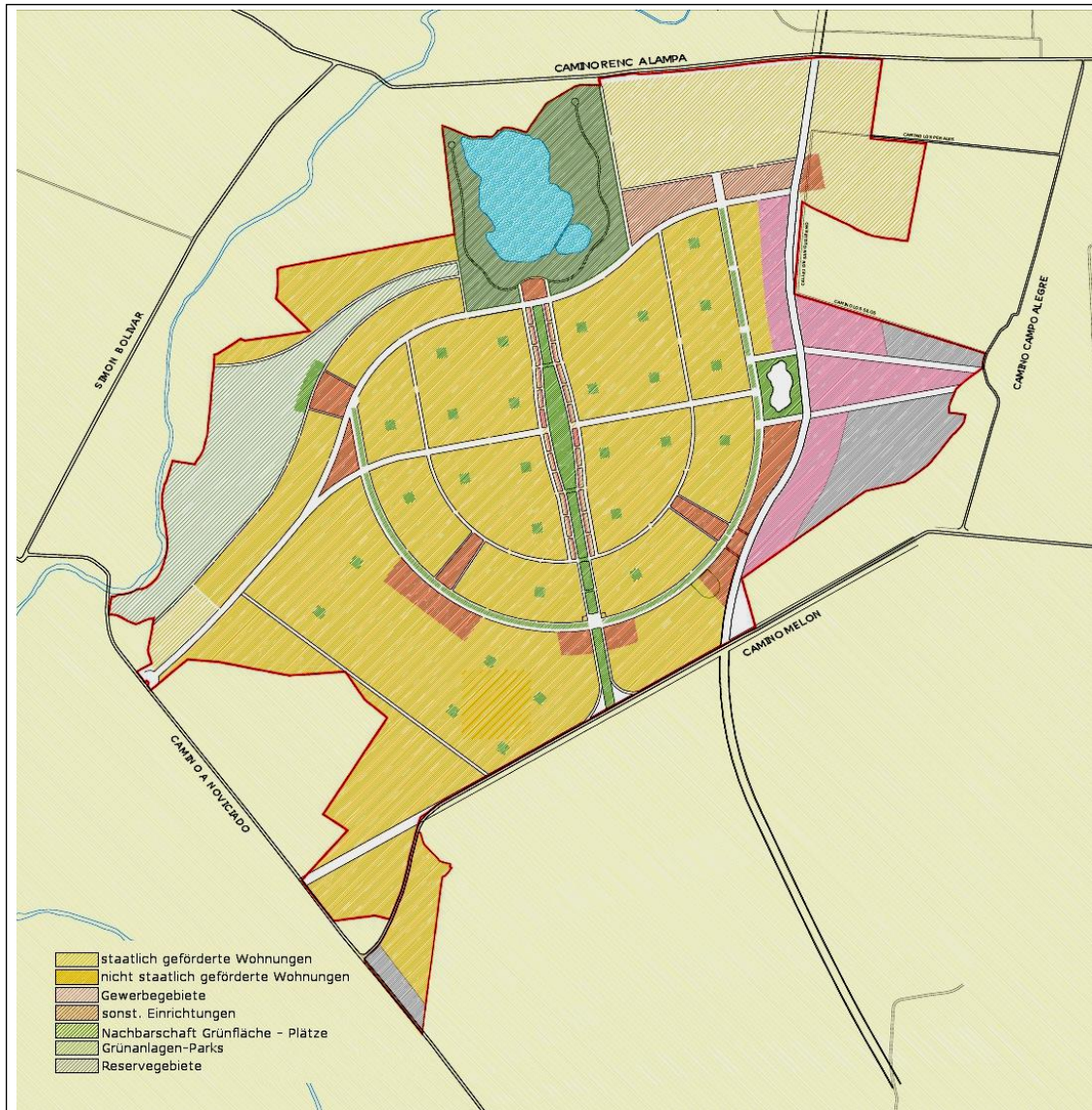


Abb. 70 ZODUC »Urbanya« Quelle: Las Lilas de Pudahuel (Entwickler).

¹⁹ Die AUDP sind in der Tat eine neue Form von »gated communities« für die Unterschicht. Neben hübschen kleinen Häuschen werden Grünanlagen mit Spielplätzen und vornehmen Eingangstoren angeboten. Solche Einrichtungen lassen sich in einem staatlichen Projekt nicht finden; »Gated communities« werden zwar von der planerischen Behörde geduldet und sogar durch Raumplanungsinstrumente gefördert, sind aber im offiziellen Diskurs des Staates unerwünscht, denn sie stehen im Widerspruch zu offiziell proklamierten Zielen.



Abb. 71 AUDP Llanos del solar Quelle: AGS (2007).

Projektentwickler müssen zum ersten Mal für Verkehrsinfrastruktur zahlen

Es handelte sich um ein langes Ringen um die Form und um die Summe möglicher Beiträge. Bereits 1997 hatten die Planer vom MINVU (Poduje 2006: 263) ihre ersten Hochrechnungen für das Jahr 2010 vorgelegt. Diese zeigten, dass 75% aller Fahrten, die ihren Ursprung in der Provinz Chacabuco haben, in einer Kommune im zentralen Gebiet der Stadt enden würden. Es wurde mit einer Mindestinvestition von umgerechnet 240 Mio. Euro gerechnet. Die neuen Projekte in den ZODUC mussten dann – in Einvernehmen mit den Planungsbehörden – 59% der Gesamtsumme für neue Straßen zahlen.²⁰ Die Kosten der Beteiligung beim Bau neuer Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Schnellstraßen und Autobahnen) hätte man in relativ kurzer Zeit durch die Wertsteigerung der Grundstücke (geschätzt US\$ 300 Mio. ca. 230 Mio. Euro) amortisieren können. Die Entwickler wollten aber diese Kosten, zumindest in einer solchen Größenordnung, nicht aufbringen. Nach langen Verhandlungen kam es zu einem Vertrag, der in einer ersten Phase 9 verschiedene Immobilienkonzerne bei wichtigen Ausgleichsmaßnahmen vorsah (siehe hierzu die

²⁰ Vgl. Verkehrsinfrastrukturplan für Chacabuco UNIVERSIDAD DE CHILE- DIRPLAN MOP (2001) http://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/Documents/Estudios/Desarrollados/2001/ANAL_EVAL_Sistema_Transporte_Provincia_Chacabuco/resuejecutivo-fin.pdf

Berichte der DIRPLAN Dirección de Planeamiento- Planungsabteilung des MOP - 2001 und 2009 -). Damals steckten die Finanzierung des Autobahnnetzes und dessen Gesetzgebung immer noch in der Verhandlungsphase. Aber wie im ökonomischen Leben Chiles üblich, existierten damals verschiedene kommunizierende Röhren zwischen den Immobilienkonzernen und den internationalen Bauunternehmen, die noch am endgültigen Design der Konzessionen-Gesetzgebung tüftelten. So wussten die Entwickler, wenn auch über informelle Wege, dass sie wortwörtlich freie Bahn für ihre Projekte haben würden.

Von der Privatisierung staatlicher Einrichtungen zur Privatisierung der Infrastruktur

Die ersten Privatisierungen

Die lange Privatisierungstradition von staatlichen Unternehmen begann durch den Einfluss der »Chicago-Boys« Mitte der 70er Jahre. Die Gründer beriefen sich auf das Friedmansche Credo, das die Effizienz und Funktionen staatlicher Unternehmen bezweifelte. Die unternehmerischen Aktivitäten sollten vom Markt reguliert und bestimmt werden. Und tatsächlich werden bis heute in Chile staatliche Unternehmungen als ineffizient und als Nährboden für Korruption und politischen Klientelismus betrachtet (Vergara Estévez 2005: 3). Damals, als die Privatisierungswelle begann, hat man besonders die Unternehmen privaten Investoren angeboten, die keine großen Investitionen zur Weiterbetreuung benötigten und bei denen keine komplizierte Übergabe notwendig war. Unter den ersten verkauften Unternehmen befanden sich IANSA (Zuckerproduktion) und CAP (Stahlproduktion). Bei solchen Unternehmen war es nicht nötig, eine umfassende Gesetzesänderung zu gestalten, denn die von diesen Unternehmen produzierten Güter waren zwar zum Teil subventioniert, aber nicht unbedingt vor der internationalen Konkurrenz völlig geschützt. Es handelte sich also nicht um einen monopolistischen Wettbewerb, sondern lediglich (aus der Perspektive der Neo-liberalen Ökonomen) um eine gewaltige Verzerrung des Marktes. Alles was der Staat produzierte, ohne dabei eine wichtige soziale Dienstleistung zu erbringen, geriet schnell ins Visier der »Chicago-Boys«. Bei anderen staatlichen Einrichtungen/Dienstleistungsträgern verlief die Privatisierung nicht so einfach, denn anders als bei produktiven Einrichtungen, war viel mehr nötig als eine einfache Neuauflage und Vermarktung von Aktien auf dem Börsenmarkt.

Privatisierung von Kranken- und Rentenkassen

Das 1981 eingeführte Pensionssystem (AFP Administradoras de Fondos de Pension – Pensionsfonds) war bereits in den ersten Jahren der Militärdiktatur geplant. Der geistige Vater und noch heute enthusiastischer Befürworter des Systems ist José Piñera Echenique²¹, Arbeitsminister zwischen 1978 und 1980, sah die Privatisierung als einzige Lösung für ein, so Piñera, kafkaeskes System:

»Die Unmenge Gesetze, Reglements, Dekrete, Statuten, Anweisungen und Runderlässe, die die Rentengesetzgebung bildeten, würden jeden die Haare sträuben lassen. «

(Piñera 1992: 3)

Und tatsächlich; es handelte sich um mehr als 30 verschiedene öffentliche Kassen für unterschiedliche Branchen bzw. Beschäftigungsgruppen und über 70 dazugehörige Dienste, die mehr als 18 % des BIP verschlungen (Piñera 1992: 4). Das vorherige System erreichte beinahe die gesamte Bevölkerung, was aber nicht unbedingt die Gerechtigkeit des Systems sicherstellte. Die Unübersichtlichkeit und Differenziertheit der Beitragszahlungen brachte eine Privilegierung bestimmter Gruppen mit sich (Jäger 1998: 3; Piñera 1992: 4-5).

Alles in allem setzte der radikale Wandel des Pensionssystems eine gründliche Änderung der Gesetzgebung des Sozialversicherungssystems voraus. Das neue System basierte nicht mehr auf einem Umlageverfahren, sondern setzte auf die sogenannte »Capitalización personal« (Kapitalisierung durch individuelles Sparen).

Ähnlich wie bei den AFPs hat man auch das Krankenversicherungssystem von einem Umlage- auf ein reines Kapitaldeckungsverfahren umgewandelt. Allerdings wurde diesmal kein universell-geltendes System geschaffen. Anders als bei den Pensionen, bei denen keine komplizierten Dienstleistungen erbracht werden müssen, war der Gewinn, vor allem beim Schutz von schwächeren bzw. kranken Teilen der Bevölkerung, nicht versichert. So wurde im Gesundheitswesen ein Zwei-Klassen-System erschaffen (Holst 2002: 9). Das SERMENA (Servicio de Medicina Nacional - staatliche Krankenkasse und Verwaltungsinstitut der öffentlichen Gesundheitseinrichtungen) wurde anschließend vom etwas moderneren FONASA (Fondo Nacional de Salud) abgelöst. Das FONASA sollte den Teil der Bevölkerung aufnehmen, der für private Krankenkassen unrentabel ist (Kranke, Rentner, Arme).

²¹ José Piñera Echenique, Jahrgang 1948, ist ein in Harvard promovierter Ökonom. Der Bruder des chilenischen Präsidenten Sebastian Piñera Echenique (Amtzeit 2010-2013) zählt zur Kerngruppe der »Chicago-Boys« der Militärdiktatur.

Die ISAPRES (Instituciones de Salud Previsional - Private Krankenkassen) sind, anders als beim FONASA, hauptsächlich Geldverwaltungsinstitute, die die Gelder der Beitragszahler nicht nur für die Deckung möglicher Gesundheitsleistungen aufheben, sondern diese weiterinvestieren. Unter diesen Investitionen befinden sich auch die AFPs und auch andere großen Unternehmen, die Teil der sogenannten »Grandes Grupos Económicos²²« sind.

So ergab sich eine Rückkoppelung zwischen den privatisierten Unternehmen. Die Dynamik des chilenischen Wirtschaftssystems basiert nach wie vor auf Rekapitalisierung, d. h. auf dem Ersetzen und Erweitern eines wichtigen Teils des Eigenkapitals durch Fremdkapital. Bereits nach einigen Jahren nach der Einführung des neuen Systems erhöhten die Besitzer bzw. Hauptaktionäre der ersten AFPs und ISAPRES den Druck auf die Regierung, um die Freigabe anderer strategischen Branchen zu erreichen. Viele Unternehmer beriefen sich abermals auf das Credo der Ineffizienz des Staates, um eine neue Privatisierungswelle in Gang zu setzen.

Privatisierung von anderen Infrastruktursektoren

Die nächsten Beuten der »Grupos Económicos« waren die Kommunikationsdienstleister und die Verteilernetzbetreiber. Eigentlich war der Druck der möglichen Investoren keine Neuigkeit, denn man hatte bereits 1982 die Weichen für eine künftige Privatisierung in diesem Sektor gestellt (Fischer/Serra 2003: 3-4). Die große Finanzkrise in den Jahren 1982-1983 verzögerte jedoch die Übernahme dieser Branchen bis Ende der Dekade. Schon vor der Privatisierung dieser Geschäftszweige deckte das Netz fast den gesamten urbanen Raum ab. Daher war die Erweiterung der Dienstleistung vor allem in ruralen Regionen nötig. Jedoch erfolgte diese Erweiterung nur durch Subventionen des Staates, denn der nötige Aufwand im Infrastrukturausbau von weit abgelegenen Gebieten war für die neu entstandenen Konzerne unrentabel. Laut Fischer und Serra (2003) brachte die Privatisierung eine erhebliche Verbesserung der Dienstleistung und eine Preissenkung für die Großkunden (Unternehmen). Für den Durchschnittsverbraucher aber bedeutete sie langfristig eine Verteuerung der Dienstleistungen vor allem bei

²² Die »Grupos Económicos« (Wirtschaftsgruppen) sind eigentlich keine Konzerne, denn die ökonomischen Verzweigungen sind nicht produktiv, sondern lediglich finanziell bedingt. Diese Gruppen sind normalerweise innerhalb eines Familienunternehmens entstanden und behalten den Namen des Gründers bzw. der Gründerfamilie: Grupo Matte, Grupo Luksic, Grupo Said, Grupo Claro usw. Hierzu siehe auch das Werk von Mönckeberg (2001).

der Elektrizitätsverteilung.²³ Der Preis der Elektrizität (0,19 €/KWh)²⁴ für den durchschnittlichen Privatkunden ist für ein Schwellenland wie Chile verhältnismäßig teuer.

Das Konzessionen-System von öffentlichen Bauten

Die Erarbeitung des Konzessionen-Gesetzes von 1996 (Ley y Reglamento de Concesiones de Obras Públicas)²⁵ entstand vor dem Hintergrund des bereits während der Militärdiktatur erlassenen Dekrets Nr. 294 des Jahres 1985 zur Regulierung von Konzessionen von Instandsetzungsmaßnahmen bei öffentlichen Bauten, insbesondere von interurbanen Straßen und Brücken.

Der definitive Anstoß für das neue Gesetz kam allerdings seitens der Wirtschaft, denn alle Experten waren sich damals, Anfang der 90er Jahre, einig, dass die mangelnde Infrastrukturkapazität wichtige Engpässe für die Weiterentwicklung der Wirtschaft verursachen würde. Nach Angaben der »Cámara Chilena de la Construcción« (Chilenische Baukammer) bedeutete diese rückständige Lage bei dem Ausbau der Infrastruktur einen jährlichen Verlust von ca. 1,5 Milliarden US\$. Mit einem jährlichen durchschnittlichen Wachstum von 7 % musste bis zum Jahre 2005, so die Experten des MOP und der Baukammer, mindestens 11 Milliarden US\$ in Infrastrukturbauten investiert werden, um die durch fehlende Infrastruktur verursachten Engpässe zu beseitigen (MOP :2007; Toro Cepeda 2009: 6). Der Staat war aber nicht in der Lage, solche Investitionen alleine zu tätigen. Die Lösung kam durch die Möglichkeit, einen Konzessionsmechanismus des BOT-Typs (Build-Operate-and-Transfer) auf die Beine zu stellen. Mit Hilfe von diesem Mechanismus wurden bis zum Jahr 2008 10.518 Milliarden US\$ in Infrastrukturbauten investiert (COPSA 2011 www.copsa.cl). Die meisten Gelder zur Finanzierung dieser Projekte wurden durch die Emission von Wertpapieren auf dem lokalen Kapitalmarkt erbracht. Ziel des

²³ Anders als bei der Elektrizitätsverteilung löste zwischen 1993 und 1998 die Privatisierung in der Telekommunikation zunächst einen großen Wettbewerb aus. Nach und nach tendierte die Branche zu einer monopolistischen Zusammensetzung des Marktes durch das Eindringen von großen internationalen Konzernen wie Telefónica (Spanien) und Bellsouth, die sich kleinere Unternehmen einverleibten (Fischer/Serra 2003 : 8).

²⁴ Der Preis in Deutschland ist mit 0,24 €/ KWh nur marginal teurer als in Chile. Quelle: Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft: [http://bdew.de/internet.nsf/id/DE_20100311_PM_46_Prozent_des_Strompreises_sind_Steuern_und_Abgaben_und_Comisión_Nacional_de_Energía_\(Nationalkommission_für_Energie-_Ministerium_für_Energie\)_http://www.cne.cl/cnewww/opencms/02_Noticias/noticia_detalleb4d7.html?noticia=/02_Noticias/10.0.1.1.energía/10.0.1.1.1.electricidad/f_noti_17_05_2011.html](http://bdew.de/internet.nsf/id/DE_20100311_PM_46_Prozent_des_Strompreises_sind_Steuern_und_Abgaben_und_Comisión_Nacional_de_Energía_(Nationalkommission_für_Energie-_Ministerium_für_Energie)_http://www.cne.cl/cnewww/opencms/02_Noticias/noticia_detalleb4d7.html?noticia=/02_Noticias/10.0.1.1.energía/10.0.1.1.1.electricidad/f_noti_17_05_2011.html)

²⁵ Ley y Reglamento de Concesiones de Obras Públicas: Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, www.concesiones.cl

Konzessionen-Systems war es, die Finanzierung von öffentlichen Bauten durch private Investoren zu ermöglichen. Die langfristige Rentabilität für die Investoren sollte durch die Erhebung von Nutzungsgebühren (im Falle einer Autobahn eine Autobahnmaut) gesichert werden. Andererseits sollte die universelle Akzeptanz der Tarife seitens der Kunden/Benutzer auf der hohen Qualität der Dienstleistung/Infrastruktur basieren (Cordinación de Concesiones MOP www.concesiones.cl).

Anders als bei früheren Privatisierungen (Krankenkassen, Unternehmen der Telekommunikation), bleibt beim BOT-Modell das Eigentum der Infrastruktur in staatlichen Händen.

Häfen und Flughäfen

Nach dem starken Erdbeben in März 1985, das wichtige Infrastrukturbauten in der Zentralregion Chiles zerstörte, war zwar die Militärdiktatur in relativ guter finanzieller Verfassung und hätte vielleicht den Wiederaufbau selber stemmen können, sah aber in den vom Erdbeben verursachten Engpässen eine gute Gelegenheit, den Privatisierungstrend fortzusetzen. Ein wichtiges Symbol dieses Unterfangens war der Wiederaufbau des Hafens San Antonio²⁶, dessen Infrastruktur fast völlig zerstört worden war. Die Diktatur versuchte durch die Teilprivatisierung des Hafens (Wiederaufbau und künftige Betreuung des Hafens durch private Investoren) ein Überbleibsel der sozialistischen Ära endgültig zu beseitigen: die monopolistische Einstellung von Mitarbeitern durch die Hafenarbeitergewerkschaft²⁷. Diese Teilprivatisierung²⁸ der Häfen bedeutete neben der Beseitigung des Monopols der starken Hafengewerkschaft bei der Einstellung neuer Mitarbeiter, die Vergabe verschiedener Vorgänge der Hafenaktivitäten an private Betreiber (Fischer/Serra 2007: 169).

Mit dem Wachstum des internationalen Verkehrs, darunter auch des Flugpassagierverkehrs, besonders nach Wiedererlangung der Demokratie (1990),

²⁶ Der ca. 120 km westlich von Santiago gelegene Hafen San Antonio ist der wichtigste Hafen Chiles mit einem jährlichen Umschlag von 729. 033 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) Maß für Hafenumschlagmengen
Quelle: <http://www.sanantonioport.cl/index1.html>

²⁷ »El Medio Pollo- Das halbe Huhn-«. Diese instituierte Korruptionshandlungsweise erlaubte es den Hafenarbeitern Bekannte gegen die Hälfte des Gehalts einzustellen. Es kam sogar zum Cuarto de Pollo (Viertelhuhn), so dass auf den Häfen Chile fast ausschließlich mit prekär bzw. illegal eingestellten Mitarbeitern gearbeitet wurde.

²⁸ Die Teilprivatisierung bedeutete die allmähliche Zerschlagung von EMPORCHI (Empresa portuaria de Chile – Staatliches Hafenverwaltungsunternehmen gegründet 1960). Von den insgesamt 55 Häfen stehen nur noch zehn unter staatlicher Kontrolle (Fischer/Serra 2007: 168).

sahen die Behörden bald ein, dass auf dem Gebiet der Flughäfen eine gründliche Modernisierung der Infrastruktur überfällig war. Das Modernisierungsverfahren durch das Konzessionen-Programm für Flughäfen bedeutete die weitgehende Verbesserung von Terminals und Landebahnen und brachte eine Steigerung des Serviceniveaus mit sich. Die wichtigsten 19 Flughäfen des Landes werden derzeit von privaten Konzernen betrieben (Cordinación de Concesiones MOP www.concesiones.cl).

Interurbane Autobahnen

Eine für die Bevölkerung spürbare Verbesserung der Qualität der Infrastruktur wurde durch die Konzessionierung interurbaner Autobahnen erreicht. Noch vor der Implementierung des Konzessionen-Systems waren die Verkehrsadern unzureichend, eng, voller Schlaglöcher und sehr unsicher. Abgesehen davon, schwebte das ständige und starke Wachstum des Kraftfahrzeugbestands in den 80er Jahren, das einerseits durch die boomende Wirtschaft und andererseits durch die Zerschlagung der staatlichen Bahn²⁹ und die darauffolgende Reduzierung des Güterverkehrs auf Schienen verursacht wurde, wie ein Damoklesschwert über den Köpfen der Behörden. Bis zu diesem Zeitpunkt lagen die jährlichen Investitionen in Autobahnen bei ca. US\$ 45 Mio. Das bedeutete, dass ungefähr 50 Jahre benötigen würde, um nur die »Carretera Panamerica«³⁰ in eine Autobahn mit hohem Standard ausbauen zu können. Der Staat hat im Falle des Ausbaus des Panamericana zu einer Autobahn hohen Standards kein Geld ausgeben müssen, denn die gesamte Investition wurde allein durch die Maut amortisiert.

Die schleichende Privatisierung und Kontrollierung des Raumes und der private Bau von Straßen

Schon viel früher als der Bau der neuen Stadtautobahnen startete die schleichende Privatisierung des öffentlichen Raumes oder die Bestimmung durch Private über die Nutzung von öffentlichen Räumen in den wichtigsten Städten des Landes.

²⁹ Vgl. Kapitel 6.

³⁰ »Die Panamericana« –in Chile Ruta 5 genannt-, die wichtigste Straße des Landes auch Rückgrat Chiles genannt hat eine Gesamtlänge von 3400 km von der peruanischen Grenze bis zur Stadt Puerto Montt im südlichen Teil des Landes.

Eine der ersten Ursachen liegt bei der langen anhaltenden Ausgangssperre »Toque de queda« während der Militärdiktatur. Die öffentlichen Räume galten weitgehend, vor allem bei Einbruch der Dämmerung, als äußerst unsicher. Dieses Unsicherheitsgefühl wurde aber mit der Zeit und bei zunehmender Kriminalität auch bei Tageslicht empfunden.

Bereits Ende der 70er Jahre wurde der Eingang zu vielen »pasajes« (Sackgassen) mit einem hohen Zaun versehen. Die Tore des Zaunes blieben tagsüber offen. Parallel zum Bau von diesen Zäunen wurden auch kleine Aufsichtstürmchen oder Pförtnerlogen aufgestellt. Die Bewohner einer Sackgasse schließen sich zu einer »Junta de vecinos« (Bewohnerverein) zusammen und konnten somit sie diese Gesetzeswidrigkeit aus einem legalen Status vor der Gemeinde verteidigen.³¹ Aber auch seitens mehrerer Gemeinden, die besonderen Wert auf die »gespürte« Sicherheit legten, wurden verschiedene öffentliche Räume umzäunt. Mittelmäßige Parks wie der »Parque Juan XXIII« in der Kommune Ñuñoa wurden mit Zäunen versehen und durch Wächter beaufsichtigt. Dadurch entstand eine allmähliche Verschlechterung, eine Verzerrung des ursprünglichen Sinns des öffentlichen Raumes; wie Demmert/Karmy/Manzano (2004: 20) notieren, handelt es sich um die »Auslöschung des öffentlichen Raumes«. Parks, Spielplätze und Straßen werden mit Argwohn betrachtet, denn die Wahrnehmung des Anderen wird als eine Gefahr empfunden. Und tatsächlich wurden die öffentlichen Räume nach und nach durch semi-private Räume (Shopping-Malls³², große Kaufhallen u. a.) ersetzt.

Die spontanen Schließung von Straßen und Sackgassen seitens verunsicherter Bewohner haben Ende der 80er Jahre die Immobilien-Konzerne dazu bewogen, das »Gated-Community-Modell« auszuprobieren. Dieses Modell, das zunächst im »barrio alto« (Stadtteil der Oberschicht) eingesetzt wurde, hat Erneuerungen auf dem Gebiet der Sicherheit mit sich gebracht. Neben den höheren Mauern, Wächterlogen und bewachten Eingangspforten wurden Videokameras angebracht. Diese Sicherheitsmaßnahmen der neuen »barrios cerrados« (gated-communities) waren für ältere Oberschichtviertel der späten 60er oder 70er Jahre äußerst beneidenswert. So entstanden auch in jenen früheren Entwicklungen klägliche Nachahmungen

³¹ Straßen und Gassen, die nicht zu privaten Grundstücken gehören, dürfen von Privatpersonen vom restlichen Straßennetz nicht abgetrennt oder darf der Durchgang für andere in der Straße nicht wohnende Bürger verweigert werden; ein derartiger Eingriff verstößt gegen den Artikel Nr. 7, Kapitel III der chilenischen Verfassung. Allerdings werden in vielen Fällen Einschränkungen der Mobilität geduldet.

³² Chile war Vorreiter bei der Annahme des Shopping-Mall-Modells. Bereits 1979 wurde mit dem Bau des ersten Malles (Parque Arauco) begonnen.

modernerer Sicherheitsmaßnahmen, die der Illegalität angrenzend waren.³³ All diese Maßnahmen deuten generell auf eine neue Auffassung des öffentlichen Raumes und der Straße hin. Die Straße, besonders in den östlichen Zonen der Stadt, wird zunächst als eine Teilverlängerung des Privateigentums betrachtet.

Bei der Ausdehnung der Stadt, vor allem in Richtung Anden-Kordilleren, haben die Behörden während der Militärdiktatur in einigen Fällen den privaten Bau von Straßen geduldet und sogar gefördert. Viele dieser Straßen gehörten nicht einem »Condominio«, waren aber wichtig, um die Verkehrsanbindung einiger Projekte zu sichern. Die Benutzung dieser Straßen war jedoch anderen Leuten, die dem »Condominio« nicht zugehörig waren, untersagt. Diese Aktionen, die eine private Nutzung von einst öffentlicher Infrastruktur begünstigten, bereiteten den Weg zu einer privaten Betreibung öffentlicher Infrastruktur durch private Konzerne vor.

Der Paradigmenwandel nicht nur innerhalb des Wirtschaftslebens des Landes, sondern auch innerhalb des sozialen Gefüges, hat die allgemeine Akzeptanz der Privatisierung von staatlichen Unternehmen, aber auch die Auffassung des Raumes als Ware verbreitet. Der Raum besteht aus verschiedenen Dimensionen und kann in verschiedener Weise benutzt werden. Diese Nutzungsmöglichkeiten werden nach und nach als Geschäftsmöglichkeiten betrachtet und die allgegenwärtige Zulassung und Nutzung des Raumes als legitimes Terrain für geschäftsbezogene Aktivitäten (Werbung, Dienstleistungsangebote, usw.) toleriert, ja sogar manchmal mit gewisser Begeisterung unterstützt.

³³ In vielen Planungsämtern östlicher Kommunen werden täglich Gesuche eingereicht, die als Ziel, die Genehmigung zur Installierung von Schranken haben. Diese Schranken sollen den Zugang zu einer bestimmten Straße kontrollieren. Diese Aktion ist zwar illegal, wird aber vielerorts geduldet. Die Schranken stehen den ganzen Tag offen, aber bedeuten immerhin eine gewisse Einschüchterung für Personen, die nicht im Viertel leben.

Kapitel 8. Die konzessionierten Stadtautobahnen

Das Modell der Stadtautobahnen der Stadt Santiago de Chile ist einzigartig innerhalb des planerischen und infrastrukturpolitischen Spektrums Lateinamerikas. Nirgendwo in der Region gab es in so kurzer Zeit eine so rasante Entwicklung von Verkehrsinfrastruktur innerhalb einer Großstadt. Aber was sind die Besonderheiten dieser urbanen Autobahnen und warum wird gerade diese Errungenschaft in anderen lateinamerikanischen Ländern beneidet?

Der Verkehrsinfrastrukturplan des MOP für Santiago: Infrastruktur für die Wettbewerbsfähigkeit

Die Planung der Stadtautobahnen ist ein Teil des Verkehrsinfrastrukturplans¹ des MOP für die Stadt Santiago. Dieser Plan (letzte Version 2009) wurde zwar ursprünglich im MOP erarbeitet, wurde aber später durch ein Abkommen (Convenio de Programación MOP-MINVU-GORE²) zwischen dem MINVU, dem GORE und dem MOP erweitert.

Die Haupttrichtlinien dieses Planes wurde bereits Ende der 90er Jahre entworfen, werden aber ständig revidiert. Für die Erstellung des Planes wurden verschiedene Parameter zur Weiterentwicklung der Stadt ausgewertet:

- Die Wachstumsmuster der einzelnen Kommunen.
- Die planerische Entwicklung (neue Planungsinstrumente, besonders im nördlichen Teil der Stadt -Kap. VII-) und die geplanten Immobilieninvestitionen.
- Modellierung des Stadtverkehrs unter Berücksichtigung aktueller Tendenzen.
- Analyse der spezifischen wirtschaftlichen Basis und mögliche Entwicklung der ökonomischen Aktivitäten aller Kommunen.
- Erstellung von Entwicklungsszenarien (Verkehr, Wirtschaftswachstum, demographischer Wandel) für den Großraum Santiago.
- Internes (Großraum Santiago) und externes (gesamte metropolitane Region) Verkehrsanbindungsangebot.

¹ Plan de Infraestructura Vial y de Transporte Público para el área de Expansión del Gran Santiago.

² GORE Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (Regionalregierung des Großraum Santiago) ist eine körperschaftliche Verwaltungsbehörde zur harmonischen, so die Satzung des GORE, und gerechten Entfaltung des Territoriums des Großraums Santiago.

- Investitionshorizonte (Gesamtbeträge für verschiedene Entwicklungsszenarien).

Der Plan hatte vier Hauptziele:

- a) Die Minimierung negativer Auswirkungen des Verkehrs auf Wohngebiete in den Ausdehnungszonen der Stadt Santiago durch die Förderung der Nutzung des ÖPNVs.
- b) Die vernünftige (sic) Benutzung des MIV.
- c) Die sachgemäße Benutzung des urbanen Bodens.
- d) Die effiziente Verwaltung des Verkehrs (Verkehrsregelung).

Diese Ziele sollten durch die Implementierung von 9 verschiedenen Maßnahmen erreicht werden:

- a) Modernisierung des ÖPNV (Plan, der später »Transantiago« genannt wurde).
- b) Ausbau des U-Bahn-Netzes.
- c) Bau von suburbanen Leichtbahnen.
- d) Integrales Innenstadtmautsystem (Sistema tarifario integral-Tarifificación vial).
- e) Ausbau des nicht konzessionierten Straßennetzes.
- f) Wartungsmaßnahmen des Straßennetzes.
- g) Zentrales Straßenverkehrskontrollsystem. (UCCT)³
- h) Konzessioniertes Autobahnnetz.

Im Plan »Transantiago«⁴ (Maßnahme (a)), einer chilenischen Version des erfolgreichen Plans »Transmilenio« von Bogotá, wurde ursprünglich die intensive Benutzung der neuen Stadtautobahnen durch Linienbusse vorgesehen. Allerdings kam es nach Einführung des neuen ÖPNV-Systems (Februar 2007) nie zu einer

³ UCCT Unidad central de control de tránsito (Zentrale Straßenverkehrskontrollbehörde der Stadt Santiago).

⁴ Der Plan »Transantiago« ist das größte Unterfangen hinsichtlich des Personennahverkehrs innerhalb der Stadt Santiago überhaupt. Vor der Einführung von »Transantiago« herrschte auf den Straßen Santiagos totaler Chaos was die Linienbustrecken angeht; jeder Bürger durfte, wenn er wollte, eine neue Buslinie gründen und eine beliebige Strecke fahren bzw. jederzeit ändern. Diese Situation führte zu einer überdimensionierten Flotte, die die Straßen der Hauptstadt verstopfte. Andererseits war das moderne U-Bahn-Netz zu wenig genutzt und mit den Linienbussen schlecht vernetzt. »Transantiago« repräsentiert eine große konzeptionelle Wende hinsichtlich des ÖPNV, denn zum ersten Mal nach Einführung einer strikten neoliberalen Marktwirtschaft vor über 30 Jahren, findet eine starke staatliche Regulierung des ÖPNV statt. Betreiber und Behörden haben moderne Busse angeschafft, neue Strecken festgelegt und ein elektronisches Zahlungsmittel eingeführt. Obwohl das Transantiago-System immer noch ein brisantes Thema und Forschungsobjekt verschiedener Studien sowohl in Chile, als auch im Ausland ist, wird in der vorliegenden Arbeit nur marginal angesprochen; die relativ kleine Wirkung von »Transantiago« auf den Weiterausbau des Stadtautobahnnetzes und das unterschiedliche Zielpublikum von Autobahnen und ÖPNV sprechen gegen eine detaillierte Beschreibung. Der Autor, als ehemaliges Mitglied eines für die Inbetriebnahme des neuen ÖPNV-Systems zuständigen Teams (2005), sieht nur eine geringe Wechselwirkung zwischen beiden Systemen.

merklichen Benutzung der Autobahnen durch die »Transantiago«-Betreiber. Es ist zu vermuten, dass diese Entscheidung das Ergebnis von Maßnahmen seitens der Betreiber der Autobahnen war, die Druck auf die Behörden ausübten und die Duldung eines intensiven ÖPNV als eine mögliche Stauquelle sahen. Heute dürfen nur wenige »lineas troncales« (Hauptlinien) die Autobahnen benutzen; dafür musste das MINVU neue »corredores segregados« (getrennte Fahrbahnen) innerhalb wichtiger Verkehrsadern bauen lassen. Diese der Öffentlichkeit nicht genügend erklärte Wende innerhalb der Verkehrspolitik wird in der letzten Version des metropolitanischen Verkehrsplanes beschrieben: »Corredores de Transporte Público« (Ausbau von getrennten Fahrbahnen für den ÖPNV) DIRPLAN MOP (2009:57) erläutert.

Von den anderen oben genannten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs in der Hauptstadt waren einige bereits schon vor Auflage des Plans eingeführt worden, wie die Maßnahmen (g) und (b). Andere dagegen - wie die Einführung einer Innenstadtmaut (Tarificación Vial) - sind derzeit immer noch nicht politisch durchsetzbar, werden aber von den Behörden als unumgänglich eingeschätzt (Rosenberg 2010)⁵.

Von den angeführten Maßnahmen war der Bau von konzessionierten Autobahnen das einzige Unterfangen, das einen breiten Konsens hatte.⁶ Der Staat und die privaten Investoren waren sich einig, dass die Bauphase ohne große politische Hindernisse vorangetrieben werden könnte. Aber die Entwicklung der Projekte verlief nicht so friedlich wie geplant und einige erlitten eine große Verzögerung, die durch das entschlossene Agieren von Lobbyisten, besonders von Bewohner-Gruppierungen, verursacht wurde.⁷

⁵ Die Innenstadtmaut wird seit vielen Jahren in Erwägung gezogen. Die Behörden planen ein graduales Einführen in besonders stauanfälligen Gebieten. Der Internetartikel von Rosenberg bezieht sich auf das sogenannte »Sanhattan«, eine relativ kleine Zone östlich der Stadtmitte, die die größten und wichtigsten Büroimmobilien konzentriert und die ständig von großen Staus betroffen ist. Siehe hierzu Rosenberg (2010). : <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/08/05/tarificacion-vial-en-sanhattan-%C2%BFdescongestion-o-exclusion/>

⁶ Der erreichte Konsens war zwischen den möglichen Betreibern und den Behörden erzielt worden; zu den Besprechungen hinsichtlich des neuen Planes wurde nur der CORE (Consejo Regional) mit einbezogen, aber keine sonstigen Vertreter von Bürgerorganisationen.

⁷ Vor allem das Projekt »Costanera Norte«, das durch reiche Viertel wie die Gemeinde Providencia verläuft, wurde wegen des entschlossenen Widerstandes seitens der Bewohner nur schleppend vorangetrieben. Wegen der Einwände der Bewohner, vor allem der der Einwohnerschaft des Sektors »Pedro de Valdivia Norte« im nördlichen Teil der Kommune Providencia, musste das Projekt mehrere Male geändert werden. Dieses Projekt sah von vornherein vor, die Strecke durch Providencia unterirdisch verlaufen zu lassen, aber das war den Bewohnern unzureichend, denn sie fürchteten vor allem einen möglichen Wertseinbruch der Grundeigentümer wegen der Verkehrsbelastung und des Lärms. (Hierzu siehe Allard 2002: 4). »Costanera Norte« war aber nicht das einzige umstrittene Projekt. Der Bau der Autobahn »Acceso Sur« war umso mehr umstritten. Dieses Beispiel wird in ausführlicher Weise in den nächsten Kapiteln behandelt.

Designstandard des Autobahnnetzes

Baustandards der Autobahnen

Das Autobahnnetz für die Stadt Santiago basierte auf dem Schnellstraßen-Plan des MOP von 1969 (siehe Kap. 5). Der Stadtring (3 verschiedene Betreiber) und zwei weitere wichtige Strecken (Nord-Süd und Ost-West) bildeten den Kern des ursprünglichen Plans:

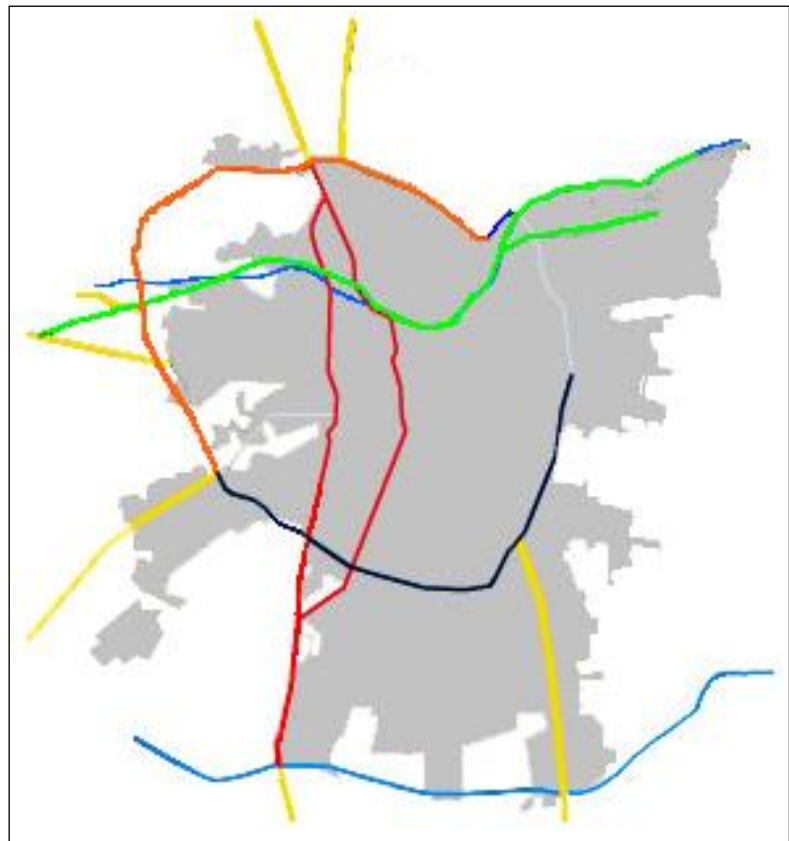


Abb. 72 Das geplante Autobahnnetz (Stand 2003)
Quelle: www.costaneranorte.cl
Die gelbe und die hellblaue Linienführung gehört nicht zu den Stadtautobahnen.

Obwohl die Vergabe, der Bau und die Betreibung der Autobahnen an verschiedene internationale Konzerne gingen Cintra (Spanien), OHL (Spanien-Chile), Hochtief (Deutschland) (COPSA 2007: 57), wurden die Bau-, Design-, und Sicherheitsstandards zusammen mit dem MOP erarbeitet und sorgten für eine einheitliche Gestaltung der Autobahnen. Dieser einheitliche Standard ist besonders auf die Benutzer der Autobahn abgestimmt worden: mindestens zweispurige Fahrbahnen pro Fahrrichtung, breite Standstreifen, Notausgänge in den Tunneln, elektronische Verkehrsmelder, moderne Beleuchtungssysteme, Notrufanlagen, kostenloser Pannendienst für die gesamte Strecke und ständige Wartung der Fahrbahn.



Abb. 73 Tunneleinfahrt der Autobahn »Costanera Norte«. Die Costanera Norte war die erste Stadtautobahn, die fertiggestellt wurde. Beinahe ein Drittel ihres Verlaufs ist unterirdisch (hauptsächlich unter dem Mapocho-Fluss – auf der linken Seite des Bildes) Quelle: www.costaneranorte.cl

Anders als beim Designstandard der Fahrbahnen, hatte man für die Gestaltung der unmittelbaren Umgebung der Autobahnen keinen einheitlichen Mindeststandard festgelegt. Die Autobahnen sollten lediglich die herkömmlichen Vorschriften für große Bauprojekte einhalten (Toro Cepeda 2009: 58):

- Handbuch für Autobahnen der Verkehrsabteilung MOP (Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad).
- Offizielle Baunormen des INN (Chilenisches Normeninstitut).
- Spezifikationen zur Probenahme und Tests der Verkehrsabteilung MOP.
- AASHTO Normen (American Association of State Highway and Transportation Officials) für den Entwurf von Brücken und Baustrukturen.
- AASHTO Handbuch für den Entwurf von Deckschichten.

Für das umliegende Gebiet wurden, wie erwähnt, für den Bau von Autobahnen innerhalb der Stadt keine besonderen städtebaulichen Maßnahmen getroffen oder Vorschriften aufgestellt.

Was die Bauten von Außenanlagen, Vorrichtungen und dergleichen anging, die jenseits der Fahrbahnen in unmittelbarer Nähe von Wohnsiedlungen bzw. Gewerbegeländen gebaut wurden, gab es schlicht und einfach keine klaren Vorschriften. Auch hinsichtlich des unter- bzw. oberirdischen Verlaufs der Autobahn durch die verschiedenen Stadtviertel gab es ebenfalls keine klaren Richtlinien.



Abb. 74 Böschung der Autobahn »Costanera Norte« durch die Kommune »Pudahuel«. In peripheren und armen Kommunen verläuft normalerweise die Autobahn auf einer Böschung, auf einer Trasse oder in einem tiefen Graben. Foto: Autor.

Die Stelle und Häufigkeit der Auf- bzw. Ausfahrten der Autobahnen wurde anhand Verkehrsmodellierungsverfahren, besonders ESTRAUS⁸, bestimmt. Bei diesen Modellierungsverfahren spielten allerdings nur die Kraftfahrzeuge und die U-Bahn eine bedeutende Rolle, Radfahrer und Fußgänger werden bis heute nicht berücksichtigt. Anhand dieses Kriteriums wurde vor allem viel Wert auf die Kontinuität von wichtigen Verkehrsadern, aber auch auf die Verkehrsbelastung der Straßen gelegt. So ergab sich, dass besonders in Wohnvierteln mit zweitrangigen

⁸ ESTRAUS ist ein computergesteuertes Verkehrsmodellierungsprogramm, das Mitte der 90er Jahre entwickelt wurde. Die Entwicklung dieses Programm, das auf dem gleichnamigen Studium basierte (Estudio de Evaluación y Desarrollo del Sistema de transporte Urbano de Santiago- Studium zur Evaluierung und Entwicklung des urbanen Transportsystems für die Stadt Santiago) ,wurde vom Transportministerium gestiftet (De Cea Chicano/Fernández Larrañaga 2002: 3) hierzu siehe auch die Website von SECTRA (Secretaría de Planificación de Transporte- Planungsabteilung für Transportangelegenheiten des Planungsministeriums MIDEPLAN): www.sectra.gob.cl.

bzw. für das Gesamtnetz unbedeutenden Straßen, die Kontinuität der Verkehrsadern zugunsten der Baukosten der Autobahn zum Opfer fiel.

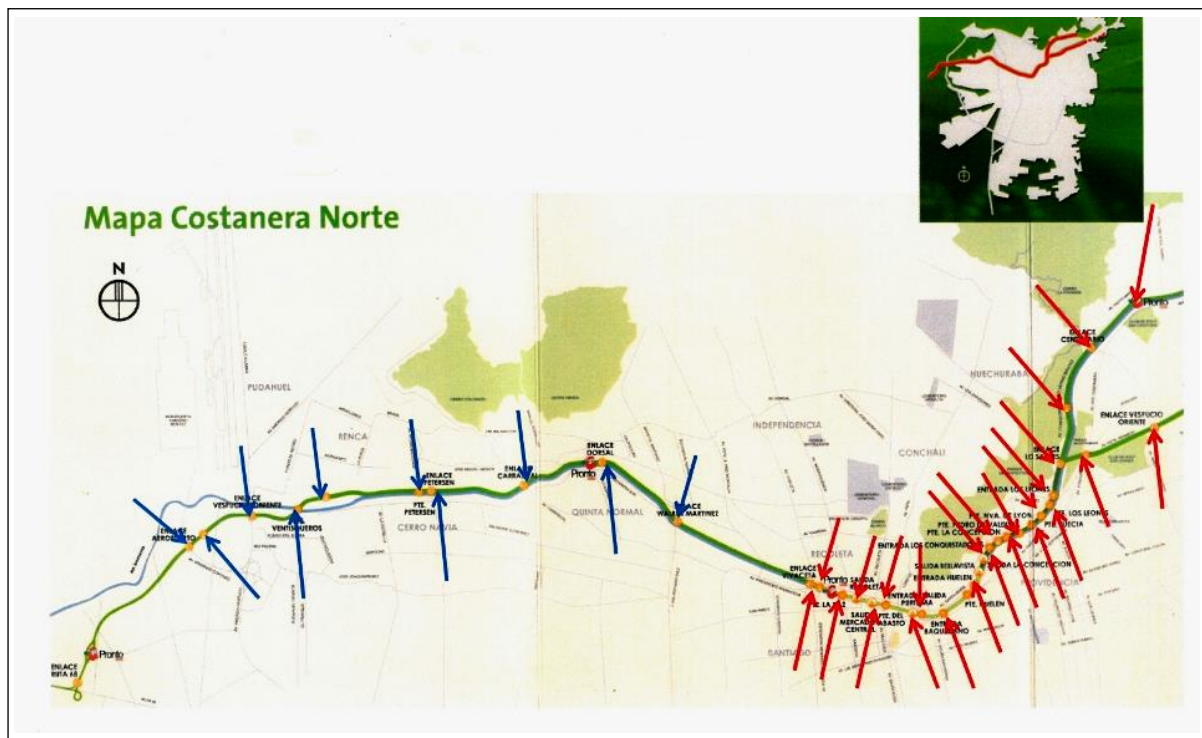


Abb. 75 Auf- und Ausfahrten der Autobahn »Costanera Norte«. In blau werden die Auf- und Ausfahrten in armen Stadtvierteln gekennzeichnet. Die Dichtedifferenz ist 1:3. Quelle Karte: www.costaneranorte.cl

Laut Gesetz sollen die Autobahn-Konzerne beim Entwurf einer Autobahn einen alternativen Weg (eine Straße oder mehrere Straßen) für die Strecke vorsehen. Diese Bedingung wurde aber in vielen Fällen nicht erfüllt:

»Präsidentin Michelle Bachelet hat den Minister für öffentliche Bauten Sergio Bitrán angewiesen, er solle vor Ort das Bestehen alternativer kostenfreier Wege prüfen...Bitrán musste aber feststellen, dass es in vielen Fällen keine Alternative zur Autobahn gab [...] Bitrán versicherte, dass die Webseite des Ministeriums bald die alternativen Wege⁹ bekannt geben würde.«

(Zeitung »La Nación« 4.01.2007)

Zwar hatten sich gegen Anfang 2007 die Protestaktionen und Äußerungen von prominenten Politikern angehäuft, diese wurden aber nach einigen Wochen spärlicher. Die Äußerungen von Politiker, vor allem vom sozialistischen Senator

⁹ Bis dato existiert die vom damaligen Minister verkündete Information nicht. Weder auf der Website vom MOP, www.mop.cl, noch auf der Website der Konzessionen-Abteilung: www.concesiones.cl steht die versprochene Information zur Verfügung.

Jaime Naranjo¹⁰, waren die Antwort auf spontan gebildete Protestaktionen seitens Bewohnern, die ihr Viertel nicht verlassen konnten ohne dabei die Maut der neuen Autobahn bezahlen zu müssen (El Mercurio 4.01.2007). Die darauffolgende Diskussion über die exorbitante Steigerung der Mautgebühren, die dann als abklingender Widerhall des einstigen Kernthemas Alternativwege einsetzte, bezeugte, dass nach fast anderthalb Jahren die Polemik um die Stadtautobahnen endgültig vom politischen Diskussionstisch war. Aber nicht nur für Autofahrer, die die Autobahn nicht nutzen wollten, wurde die Benutzung von Neben- bzw. Alternativstraßen kompliziert; das Fehlen einer physischen Verbindung von vielen Straßen betraf ebenso die fehlende Kontinuität von Fußwegen.



Abb.76 Fußgängerbrücke über der Autobahn »Acceso Sur«. Abb. 77 Rampe einer Fußgängerbrücke über der Autobahn »Costanera Norte«. Die Barrierefreiheit, vor allem für Behinderte, lässt bei verschiedenen Fußgängerbrücken sehr zu wünschen übrig. Die nichtvorhandene Beleuchtung ist ein wichtiges Sicherheitsproblem. Fotos: Autor.

In vielen peripheren Vierteln, besonders dort, wo das Viertel durch die Autobahn, d. h. durch eine Böschung oder durch einen tiefen Graben physisch getrennt wird, müssen Fußgänger lange Wege zurücklegen, um die Straße überhaupt passieren zu können. Der minimale Standard ist eine Fußgängerbrücke alle 1000 m. Das bedeutet, dass im schlimmsten Fall eine Person 500 m. zur nächsten Brücke laufen muss, um auf die andere Seite der Autobahn zu gelangen. Die Fußgängerbrücken sehen auch die Möglichkeit vor, das Passieren von Gehbehinderten zu ermöglichen.

¹⁰ Senador Naranjo llamó a terminar con la discriminación en autopistas (Senator Naranjo plädiert für die Beseitigung der Diskriminierung auf den Autobahnen) Äußerungen des Senators Jaime Naranjo in Radio Cooperativa (Website der Radio Cooperativa, 10.01.2007): www.cooperativa.cl.

Allerdings sind die entworfenen Lösungen nicht die Besten für einen problemlosen Übergang; sehr lange und unbequeme Rampen, enge Passagen und andere Hindernisse machen die Benutzung von solchen Brücken für Behinderte zu einer Qual.

Bürgerbeteiligung und Design¹¹

Im Designprozess der ersten Stadtautobahnen gab es nur eine informelle Beteiligung einiger Bürgergruppierungen, die eher als Lobby-Aktivitäten bezeichnet werden können. Die zwei größten und einflussreichsten Gruppierungen »Ciudad Viva« (Lebende Stadt) und »Defendamos la ciudad«¹² (Verteidigung der Stadt) formten eine gemeinsame Front gegen den Bau der Autobahn »Costanera Norte« (Coordinadora No a la Costanera Norte). Diese Gruppierungen agierten aber lediglich gegen »Costanetra Norte« und setzten sich bei dem Bau und Planung anderer Autobahnen nicht so entschlossen ein.

Ökonomische und kontrollbezogene Aspekte der Betreibung der Autobahnen

Tag und free-flow-System

Zu den vom MOP verlangten Standards gehörte das Free-Flow-System, d. h. die Abbuchung der Maut sollte ohne jede Unterbrechung des Verkehrsflusses durch elektronische Mittel ermöglicht werden. Dieses System wurde zunächst, vor der Einführung der Stadtautobahnen in Chile, in Asien ausprobiert, jedoch es kam in anderen Ländern nur selten zu einer umfangreichen technologischen Lösung, bei der die Benutzung eines einzigen Apparates (Transponder¹³, in Chile »Tag« genannt) für alle konzessionierten Strecken bzw. Autobahnen tauglich war.

¹¹ Das Thema der Bürgerbeteiligung beim Design der Autobahnen wird in diesem Kapitel nur marginal angesprochen, wird aber bei den Fallstudien in den nächsten Kapiteln wieder aufgegriffen.

¹² »Ciudad Vida«, anders als »Defendamos la ciudad«, ist eine NRO, die seit vielen Jahren für nachhaltige Entwicklungsmodelle plädiert. Ciudad Viva bekommt auch finanzielle Unterstützung seitens der EU: www.ciudadviva.cl

¹³ Funk-Kommunikationsgerät, das eingehende Signale aufnimmt.

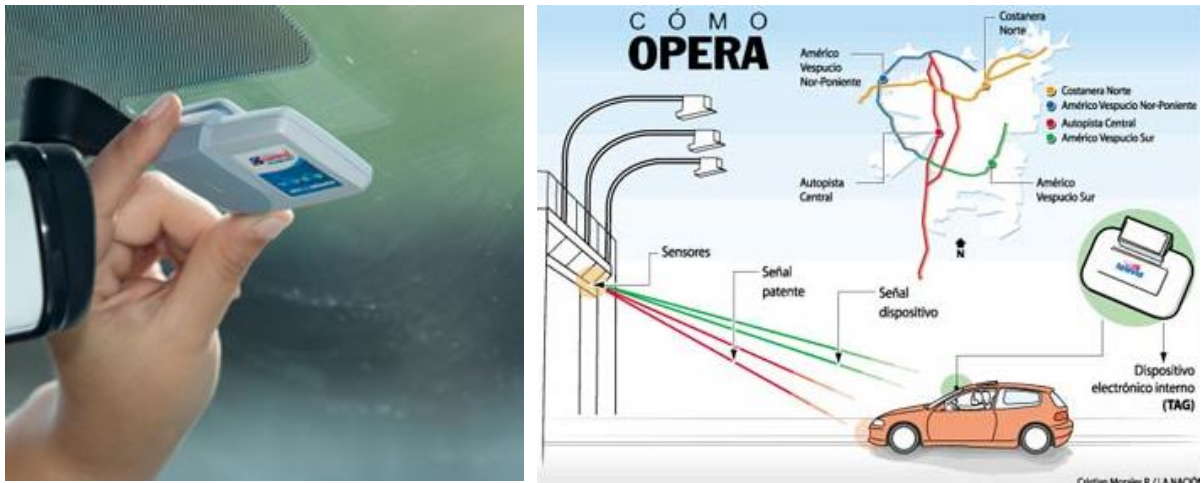


Abb. 78 und 79 Transponder (Televía oder Tag); der Transponder sorgt für eine klare Identifizierung des Fahrzeugs und ermöglicht dabei eine automatische Abbuchung der Maut Quelle: www.lanacion.cl

Die Einführung des Tags und der Mautportale (Pórticos) stellte eine große Revolution innerhalb des chilenischen Verkehrssystems dar. Kurz nach Einweihung der ersten Autobahnstrecken versuchten viele Benutzer, vor allem aber Taxi- und Lkw-Fahrer, die elektronische Kontrolle mit ausgeklügelten Mitteln zu umgehen. Zu den meist praktizierten Methoden gehörte der Einbau von umklappbaren Kennzeichen¹⁴. Aber bald wurden diese Versuche durch die strenge Kontrolle seitens der Betreiber und der Polizei unterbunden.

Die Kontrolle der Fahrzeuge hatte unerwartete Folgen für den Datenschutz der Nutzer, wie z. B. für Iturriaga Neumann (La Nación 9.08.2007).

General Iturriaga Neumann, ein ehemaliger Offizier des chilenischen Heeres, der wegen Verbrechen gegen die Menschlichkeit unter der Militärdiktatur gesucht wurde, konnte nach seiner Verurteilung nicht lange untergetaucht bleiben; bei seiner Festnahme wurde vor allem Information von Kommunikationsdienstleistern benutzt (Handy, E-Mail, aber auch die Information von Autobahn-Portalen)¹⁵.

¹⁴ Die Häufigkeit der Fälle hat die Behörde dazu bewogen, die Kennzeichnung von Taxen und LKWs auch auf dem Dach anzuordnen; so konnte jedes Fahrzeug durch die Kameras der Portale effektiv identifiziert werden. Vgl. hierzu auch das Interview mit Ricardo Lagos, Ingenieur der Abteilung »Unidad de Proyectos« der Konzessionen-Koordinierungsabteilung des MOP: Audiodatei: DW_A0006.wav (Stelle: 3Min 21 Sek).

¹⁵ Die Verwaltung der Nutzerdaten von Stadtautobahnen ist in Bezug auf den Datenschutz ein sehr heikles und interessantes Thema, hat aber keinen direkten Bezug auf das Hauptthema der vorliegenden Arbeit; die Erwähnung des Falls Iturriaga Neumann dient lediglich zur Veranschaulichung der Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten des Systems.

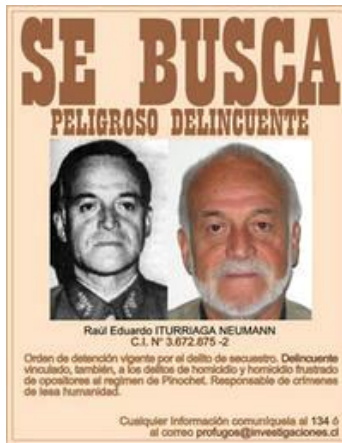


Abb. 80 und 81 Die Festnahme des flüchtigen Generals Iturriaga Neumann konnte nur durch die Hilfe der Autobahnen-Betreiber ermöglicht werden. Die Fahrten-Muster eines Fahrzeuges einer Bekannten wurde nach mehreren Wochen zum wichtigsten Hinweis für die Polizei. Fotos: Zeitung »La Nación«

Abgesehen vom Fall Iturriaga Neumann es ist sehr merkwürdig, dass niemand sich bis heute zur Datenspeicherung durch die Autobahn-Betreiber geäußert hat. Diese Datenspeicherung dient als Basis für ein Sünden-Register von Benutzern, die entweder eine betrügerische Benutzung des TAGs aufweisen oder ihre Rechnungen beim Betreiber nicht beglichen haben, ohne dabei auf die Benutzung der Autobahn zu verzichten.¹⁶

Das Transpondersystem war so erfolgreich und hat eine so effektive Vernetzung der einzelnen Autobahnen ermöglicht, dass 2011 auch für die Zahlung von Parkplätzen in privaten Parkhäusern eingesetzt wurde¹⁷; man wird künftig die Benutzungsmöglichkeiten des Transponders erweitern, indem man ihn auch bei interurbanen Autobahnen einsetzt.

Tarifverträge: Ein lukratives Geschäft, das immer Gewinne verspricht

Die Ausschreibungsbedingungen der Autobahnprojekte haben immer einen großen Wert auf die Rentabilität der verschiedenen Projekte gelegt. Die Investition soll sich innerhalb von 30¹⁸ Jahren amortisieren die Betreiber sollen zudem große Gewinne erzielt haben. Die Betreibungsbedingungen sind für die Betreiber-Konzerne

¹⁶ Das Internetportal www.tag.cl ist ein zentrales Dienstleistungsportal, das von allen Autobahn-Betreibern eröffnet wurde. Mit Hilfe dieses Portals kann man alte noch anstehende Rechnungen bezahlen und sich nach Bußgeldern erkundigen.

¹⁷ Hierzu siehe Information des MOP, veröffentlicht am 02.05. 2011: <http://www.mop.cl/Prensa/Paginas/DetalleVideosdestacadosportal6max.aspx?item=120>

¹⁸ Anders als bei den interurbanen Autobahnen, bei denen die Konzessionsfrist Teil des Angebots eines möglichen Betreibers ist, legte man für die Betreibung aller Stadtautobahnen eine feste Laufzeit von 30 Jahren fest. Hierzu siehe Listado de Obras y Proyectos (Auflistung der Projekte) unter der Website der Konzessionsabteilung des MOPs: <http://www.concesiones.cl/proyectos/Paginas/obrasconcesionadas.aspx>.

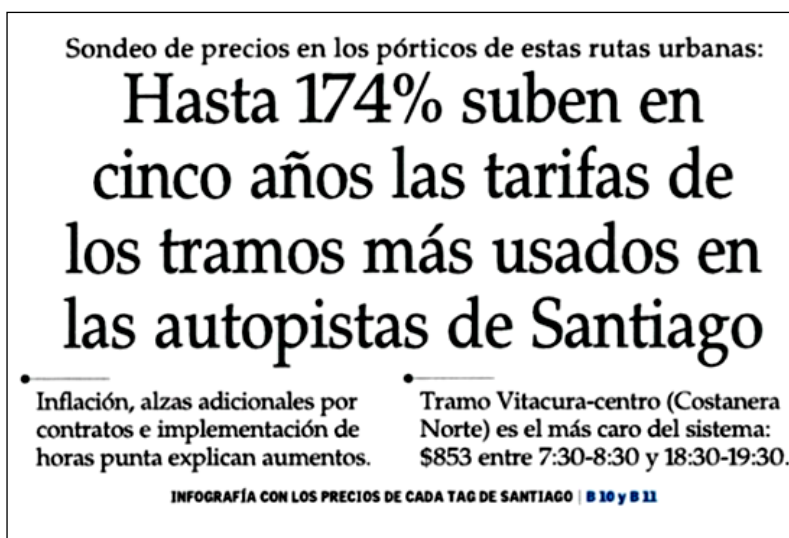
dermaßen günstig ausgearbeitet, dass die Maut-Gebühren jedes Jahr weit über den realen Inflationsindex angehoben werden dürfen.

Der Konzessionsvertrag reguliert den Tarif d.h. bestimmt die maximalen Gebühren, die erhoben werden dürfen, den Tarifvektor (Tariffaktor jedes Kfz-Typs) und den Preiserhöhungsmechanismus (Vgl. Anhang Tarifbestimmung der konzessionierten Stadtautobahnen von Santiago).

Die Regeln zur Tarifierhöhung waren den möglichen Betreibern bei den Ausschreibungen bekannt, jedoch der normale Bürger konnte die komplizierten Formeln nicht leicht nachvollziehen. Etwas was zwar in den Verträgen stand, aber den Nutzern nie so klar dargestellt wurde, war die automatische Erhöhung infolge der Verkehrsbelastung; je voller die Autobahn mit Autos ist, desto teurer wird ihre Benutzung. Diese Belastung hat aber nicht nur eine vorübergehende Wirkung (der momentane Tarif pro Strecke wird ständig auf großen Bildschirmen bekannt gegeben) , sondern kann das Resultat der Wertberichtigungsformel (siehe Anhang, Formel 1) stark beeinflussen, denn wenn die Verkehrsbelastung zu einer Dauersituation wird, nimmt man als Basiswert \$60 / km und nicht \$ 20/ km.

Am 10. Januar 2006, als die ersten Autobahnen ihre Tarife zum ersten Mal erhöhen durften, konnten die Nutzer mit aller Härte die ökonomischen Privilegien der Betreiber hinsichtlich der Mautpreisbestimmung spüren. Nach mehreren Jahren in Betrieb wird diese Situation umso klarer wenn man die Steigerung der Mautpreise gegenüber der Steigerung der Inflation der letzten fünf Jahre vergleicht:

Abb.82 Ein Artikel der Zeitung »El Mercurio« berichtet am 18.03.2011 über die Steigerung der Mautpreise in den letzten fünf Jahren, die in manchen Fällen bis zu 174% betrug. In derselben Zeitspanne stieg die Inflation um 24%¹⁹ (im Durchschnitt um 4,8% jährlich). Quelle: Zeitung »El Mercurio«.



¹⁹ Quelle: INE Instituto Nacional de Estadísticas- Statistisches Nationalinstitut.

Die wirtschaftlichen Erfolge, die von den Betreibern in diesen letzten fünf Jahren erzielt worden sind, werden in verschiedenen Präsentationen und Berichten von COPSA (Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. - Verein der Betreiber von konzessionierten Infrastrukturbauten-) gepriesen.²⁰ COPSA, als körperschaftliche Organisation, vertritt nachdrücklich die Interessen der Betreiber und plädiert ständig für die Erhaltung und Erweiterung des Konzessionen-Modells im Land und in Lateinamerika.²¹

Zwar sind die Werte der Gewinne bei der Betreibung der Autobahnen bekannt, es gibt darüber hinaus damit zusammenhängende Geschäfte, deren Ausmaß nicht so bekannt sind. Einst davon ist das Geschäft mit Werbung an den Autobahnen.

Werbung an den Stadtautobahnen

In Chile dürfen nur die Kommunen bestimmen, wo und wie Werbung an der Straße aufgestellt wird. An den Autobahnen selbst wird bislang keine Werbung angebracht, aber die vorhandene Werbung in unmittelbarer Nähe der Autobahn wird so aufgestellt, dass sie hauptsächlich bzw. ausschließlich auf der Autobahn gesehen werden kann.

Die Bestimmungen über Werbung bei Autobahnen wurden durch verschiedene Dekrete der »Dirección de Vialidad«²² des MOP geregelt, besonders aber durch das Dekret Nr. 1319 von 1977. Dieses Dekret war eigentlich für die Bestimmung der Benutzungsregelung sogenannter »fajas fiscales« (Trennstreifen und seitliche Streifen) auf interurbanen Autobahnen erlassen. Aus diesem Grund gab es im Prinzip ein Rechtsvakuum hinsichtlich der Streifen, die unmittelbar neben den Stadtautobahnen verliefen.²³

²⁰ Die Reden der Vorstände, Berichte und Präsentationen können von der Website von COPSA: (www.copsa.cl) abgerufen werden. Diese Dokumente enthalten generell eine entschiedene Verteidigung und Rechtfertigung des Konzessionen-Modells Chiles.

²¹ Der Autor hat mehrmals versucht, mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden von COPSA ein Interview zu vereinbaren, dieses wurde aber stets abgesagt; der angegebene Grund waren die ständigen Auslandsreisen zur Vorstellung des chilenischen Konzessionen-Modells.

²² Die »Dirección de Vialidad« vereinigt die Funktionen einer vergleichbaren deutschen Autobahnmeisterei und einer Anlaufstelle für Gelegenheiten, die mit der Erhaltung von Straßen, darunter auch Autobahnen, zu tun haben.

²³ Die Information über das Aufstellen von Reklameschildern hat der Autor während seiner Amtszeit als Abteilungsleiter beim Planungsamt der Kommune Lo Barnechea gesammelt.



Abb.83 Werbung an der Autobahn »Costanera Norte«; die Werbung wird unmittelbar neben der Autobahn auf privaten bzw. kommunalen Grundstücken aufgestellt. Foto: Autor.

Es gibt eine »graue Zone«, was die Anbringung von Werbung an den Stadtautobahnen angeht; bis dato werden, auch zum Teil auf nicht ganz legaler Basis, die entsprechenden Genehmigungen in den Kommunen beantragt. Die Kommunen dürfen im Prinzip für die Vergabe von Genehmigungen für Werbezwecke Gebühren erheben, aber die »Dirección de Vialidad« hat auch, so die Dekrete des MOPs, die Verwaltungsgewalt über einen 300m breiten Streifen neben den Autobahnen, sowohl bei Stadt- als auch interurbanen Autobahnen, denn beide werden, so das Gesetz DFL von 1997, Artikel Nr. 24, als »caminos públicos« (öffentliche Straßen) eingestuft. Die grundlegende Funktion der »Dirección de Vialidad« ist die Erhaltung der Sicherheit auf den Autobahnen; durch die Regelung der Werbung werden, zumindest von der »Dirección de Vialidad« keine Gebühren erhoben, aber hauptsächlich für gute Sichtverhältnissen auf den Autobahnen gesorgt.

Schon 2004 plädierte Kennett Maclean (2004: 10) für die Modernisierung der Gesetzgebung hinsichtlich der Anbringung von Werbung auf Autobahnen. Auch die »Dirección de Vialidad« selbst versucht, eine bis 2010 nicht einmal vom Parlament

durchgesehene Gesetzänderung voranzutreiben.²⁴ Bis heute erhalten die Verantwortlichen für die Anbringung von Werbetafeln nur eine Buße von 50UTM²⁵ (um die 2500€). Der 2009 amtierende Direktionsleiter der Dirección de Vialidad, Juan Eduardo Saldivia, sagte hierzu:

»Die Verantwortlichen ziehen einfach vor, die Tafel aufzustellen und abzuwarten bis sie eine Strafe bekommen. Die Gewinne, die sie innerhalb von drei bzw. sechs Monaten erzielen, machen es trotzdem rentabel, ein Bußgeld und die darauffolgende Entfernung der Werbung zu riskieren. «

(Juan Eduardo Saldivia in der Zeitung »La Tercera«, 20.09.2009)

Es ist zu vermuten, dass es zwischen den kommunalen Akteuren und den Betreibern der Autobahnen zu einigen Absprachen hinsichtlich der Werbung gekommen ist; in mehreren Fällen konnte die zweckmäßige Gestaltung der Seitenstreifen nicht von den Kommunen finanziert werden. Das Bestehen von unerlaubten Dreiecksgeschäften hinsichtlich des Werbungsgeschäfts ist im Fall der Stadtautobahnen nicht auszuschließen.

Soziale Rentabilität und Erhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit

Die Größte Hürde beim Planungsverfahren einer Stadtautobahn hat mit der sogenannten »rentabilidad social« (soziale Rentabilität) zu tun. Jedes große Infrastrukturprojekt, sei es ein konzessioniertes oder ein rein staatlich betriebenes Projekt, muss eine positive Evaluierung seitens des Planungsministeriums MIDEPLAN erhalten, ehe es zur öffentlichen Ausschreibung kommt. Die Ausschreibungsbedingungen werden erst festgelegt, wenn das Vorprojekt²⁶ einen wichtigen VANS erzielt (VANS: Valor Actual Neto Social- heutiger Nettosozialwert (MIDEPLAN 2011: 1). Im Falle der Verkehrsinfrastrukturprojekte wird der VANS²⁷ anhand der Sparmöglichkeiten, die durch die Implementierung des Projekts erzeugt werden, berechnet. Bei den Stadtautobahnen geht es in erster Linie darum, wie viel

²⁴ Proyecto de Ley endurece sanciones por carteles en vías (Gesetzvorschlag sieht verschärfte Sanktionen für die Anbringung von Werbung an Straßen vor) in der Zeitung »La Tercera« 20.09.2009.

²⁵ UTM Unidad Tributaria Mensual ist eine Rechnungswährung für die Berechnung von Steuern, Strafen und Zöllen. Ihr Wechselkurs zum chilenischen Peso wird permanent an den Inflationsindex IPC angepasst.

²⁶ Die Realisierbarkeit von Vorprojekten wird meistens zusammen mit anderen Ministerien (MINVU, MOP u.a.) analysiert und abgestimmt.

²⁷ Der Autor hat mehrmals versucht, die Angaben der Vorstudien zu sichten - Sowohl beim MOP als beim MIDEPLAN -. Beim Beginn des Forschungsunterfangens (2006-2007), existierte das sogenannte Transparenz-Gesetz hinsichtlich der Veröffentlichung von sensiblen Daten jedoch noch nicht.

Kraftstoff und wie viele Reifen im Jahr gespant werden können. Besonders interessant für die Behörden ist die Menge Treibstoff, denn eine wichtige Variabel für die endgültige Zulassung dieser Projekte hat mit den prognostizierten Änderungen der Luftverschmutzungsindizes zu tun:

»Die Studien hinsichtlich der sozialen Rentabilität, die wir zur Verfügung hatten, zeigten, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit des MIV die Grenze von 25Km/h erreicht hatte; die Durchschnittsgeschwindigkeit des ÖPNV war sogar auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von zwischen 16 km/h und 18 km/h gesunken. Durch den Bau der Autobahnen hat man das Gesamtnetz entlastet und gleichzeitig den MIV schneller gemacht. Aus dieser Perspektive gesehen sind die Stadtautobahnen ein Erfolg hinsichtlich der sozialen Rentabilität. «

(Ricardo Lagos, Ingenieur der Abteilung »Unidad de Proyectos« der Konzessionen-Koordinierungsabteilung des MOP: Audiodatei: DW_A0006.wav Min 5 Sek 20. Aufgezeichnet am 11.09.2007)

Durch den Bau der Autobahnen würde man eine Verbesserung der Durchschnittsgeschwindigkeit aller Fahrten erzielen und somit sowohl Staus als auch eine erhöhte Luftverschmutzung in zentralen Gebieten der Stadt vermeiden, so die Befürworter. Unter den Befürwortern der Implementierung der Stadtautobahnen wurde immer auf die Vorteile hinsichtlich der Luftverschmutzungsbekämpfung und auf die Verkürzung der Fahrtzeiten hingedeutet. Allerdings wurde nie, wie zum Beispiel in Europa der Fall, der Kohlendioxydausstoß der PKWs thematisiert. Bekannt ist, dass Autos, die schnell fahren, eine sehr große Menge Ozon und CO₂ ausstoßen und es ist zu erwarten, dass durch die höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn auch der Ausstoß von Kohlendioxyd pro Kilometer gestiegen ist.

Unter den Befürwortern der konzessionierten Autobahnen befanden sich die Ökonomen des CEP²⁸ Enrique Cabrera, Carlos Díaz und Ricardo Sanhueza. Nach Angaben dieser Autoren, betrug im Jahr 2001 die Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrs in Santiago 24,8 km/h und im Jahre 2005 belief sich Durchschnittsgeschwindigkeit auf 25,1 km/h (2006: 416). Wären die Stadtautobahnen nicht gebaut worden, dann wäre im Jahre 2007 im Straßennetz nur noch eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 km/h erreicht worden, so diese Autoren. Aber bereits 2009 konnte festgestellt werden, dass die ständige Reduzierung der Durchschnittsgeschwindigkeit im städtischen Verkehr durch den Bau der neuen Autobahnen nicht gestoppt werden konnte. In einer Studie der britischen

²⁸ Cabrera, Díaz und Sanhueza sind nicht nur Forscher des rechtsgerichteten Think-Tanks »CEP« (Centros de Estudios Públicos - Zentrum für öffentliche Studien), sondern sind gleichzeitig auch Mitarbeiter der wichtigsten Opus-Dei Universität Lateinamerikas, der »Universidad de los Andes«. Die wichtigsten Unternehmen der großen »Ökonomischen Gruppen« (siehe Kap. 6) gehören dieser Religionsgruppe an; sie gelten als entschiedene Befürworter der neoliberalen Wirtschaftspolitik Chiles (Mönckeberg 2003).

Beratungsfirma Steer Davis Gleave im Auftrag der Vereinten Nationen (2009: 95)²⁹ wird festgestellt, dass trotz Bau der Autobahnen die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 19 km/h gesunken war.

Stadtautobahnen in Chile, ein schwer nachahmbares Modell

Die COPSA hat seit vielen Jahren ihre Beratungsdienste im lateinamerikanischen Umfeld angeboten. Ziel dieses Angebots ist die Anknüpfung neuer Geschäftsbeziehungen, die für chilenische Investoren vom Interesse sein könnten. Bereits in Kolumbien³⁰ und Mexiko (Toro Cepeda 2009) wird das Betreibermodell der chilenischen Autobahnen umgesetzt. Diese Länder erweisen sowohl große Märkte, die die Attraktivität eines möglichen Geschäftes erhöht, als auch professionelle Kapazitäten, die den Bau solcher Infrastrukturbauten ermöglichen würden.

Bis zur Einrichtung eines wirtschaftlichen erfolgreichen Betreibermodells mussten im chilenischen Fall mehrere Zwischenetappen erreicht werden, ehe ein Master-Plan zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mittels konzessionierten Stadtautobahnen überhaupt auf die Beine gestellt werden konnte.³¹ Eine wichtige Voraussetzung für die allgemeine Stabilität und Attraktivität des chilenischen Modells beruht im Grunde auf der Diversifizierung der Ressorts. Die Diversifizierung, zusammen mit dem guten wirtschaftlichen Klima, das wiederum auf der institutionellen Kontinuität beruht, macht langfristige Investitionen möglich. Die hohen Summen, die für den Bau einer Autobahn aufgebracht werden müssen, erfordern von den Investoren eine solide wirtschaftliche Situation. Im Falle der chilenischen Autobahnen haben sich verschiedene Konzerne - besonders ausländische - mit sogenannten »ökonomischen Gruppen« (siehe Kap. 6) zusammengetan um die Investitionsrisiken zu minimieren. Diese ist eine in Chile längst etablierte Strategie. Im Jahre 2007 zeigte »Independencia«³², eine wichtige chilenische Investment-Agentur, die in verschiedene Fonds investiert, in ihrer Werbung, wie sie im sogenannten »Realen Sektor« (Realwirtschaft) investiert hat:

²⁹ Diese Studie wurde der PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo –Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen-) vorgelegt.

³⁰ Die Anhäufung verschiedener Pressemeldungen, die das chilenische Stadtautobahnen-Modell preisen diente als Vorbereitungskampagne für das Stadtautobahnen-System in Bogotá, dessen Ausschreibungsverfahren 2012 beginnen soll: »Las carreteras Chilenas« Zeitung »El Espectador« 23.01.2009, »Se habla chileno«, Zeitschrift »Semana« 20.02.2010.

³¹ Hierzu siehe auch Kapitel 6: Privatisierung des Raumes.

³² Independencia ist eine 1990 von AFP-Kassen (Altersversicherungskassen) gegründete Investment-Agentur, die hauptsächlich in den Immobilienmarkt investiert. Siehe www.independencia-sa.cl

Abb.84 Die Werbung von »Independencia« weist nachdrücklich darauf hin, in die Realwirtschaft zu investieren; diese Strategie soll die Erhaltung des Vermögens ermöglichen. Werbung der »Independencia« Investment-Agentur aus dem Jahr 2007 Quelle: www.independencia-sa.cl



Gerade für den Investment-Sektor stehen die Investitionen in Infrastruktur-Konzessionen ganz oben auf der Liste der Prioritäten, denn sie repräsentieren fast die Hälfte der investierten Bonds:

Bei einem Finanzsystem, das Investitionen in Verkehrsinfrastruktur begünstigt, spielen vor allem die AFPs eine sehr wichtige Rolle. Das chilenische AFP-System hatte bis zum Jahre 2010³³ ein Gesamtvermögen von ca. 100 Milliarden Euro kumuliert.

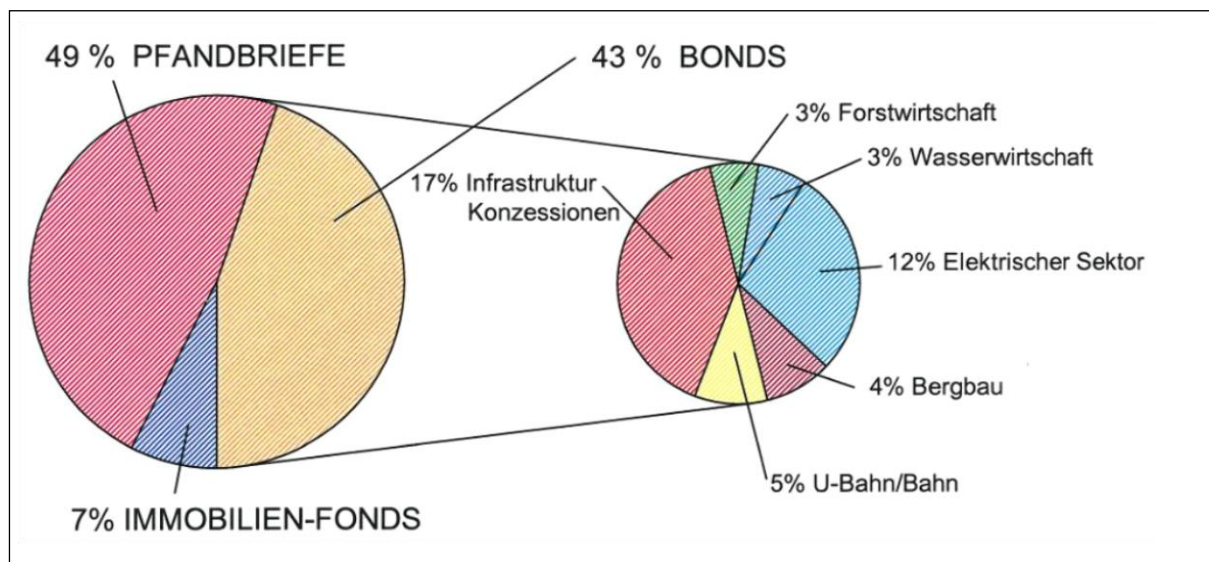


Abb. 85 Investitionen des AFP-Vereins im realen Sektor. Die Infrastruktur-Konzessionen, besonders aber die Autobahn-Konzessionen repräsentieren den attraktivsten Sektor bei den Bondsinvestitionen der privatisierten Altersversicherungskassen. Eigene Bearbeitung nach Angaben des AFP-Gremium: www.afp-ag.cl

³³ Das kumulierte Gesamtkapital der privaten Altersversicherungskassen beläuft sich zum Jahr 2010 auf 143, 4 Milliarden US\$ Quelle://www.afp-ag.cl/resultados_2010.pdf. (letzter Zugriff 04.2011).



Abb.86 Die Autobahnen als Hauptinvestitionsobjekt der privaten Altersversicherungskassen; Die Werbung lautet: »In diese Autobahn haben wir deine Ersparnisse gesteckt, damit deine Pension wachsen kann.« Quelle: www.afp-ag.cl

Ein derart finanzstarkes System ist nirgendwo in Lateinamerika zu finden. In einigen Ländern, wie zum Beispiel in Argentinien³⁴, hatte man das chilenische Modell zwar nachgeahmt, wurde aber durch die steigende Korruption ineffizient. In anderen Ländern, in denen das Privatisierungsmodell viel später eingeführt wurde (Kolumbien, Peru) hat man bis dato nicht so viel Geld kumuliert. Allerdings sind es hauptsächlich chilenische Konzerne und Firmen, die in diesen Ländern die Privatisierung der Kranken- und Altersversorgungskassen übernommen haben und es ist zu erwarten, dass auch diese Konzerne und Gruppen an einer möglichen Teilnahme an Infrastrukturkonzessionen ein besonderes Interesse zeigen werden.

Ein anderer Aspekt, der ebenfalls einen bedeutenden Faktor für den Erfolg des Systems darstellt, ist die weitgehende Akzeptanz der neoliberalen Marktwirtschaftsregeln bei der Mehrheit der Parteien des politischen Spektrums (Silva 2006: 176, 188), und zumindest bis vor Kurzem³⁵, auch von weiten Teilen der Gesellschaft (De la Cuadra 2003: 17). Anders als die Mehrheit der lateinamerikanischen Länder, will nach über 30 Jahren fast niemand das Modell ändern. Darin liegt auch die Stärke des chilenischen Modells im Vergleich mit anderen lateinamerikanischen Realitäten, in denen es keine oder nur eine geringe Akzeptanz des Marktes als hauptregulierende Kraft der wirtschaftlichen Aktivitäten gibt.

³⁴ Bei der starken Privatisierungswelle unter der Präsidentschaft von Carlos Menem Mitte der 90 er Jahre wurde, ähnlich wie in Chile, ein privates Altersversicherungskassen-System eingeführt. Nach der Landespleite 2001 wurde das System wieder verstaatlicht.

³⁵ Die Studentenbewegung von 2011 gegen die wachsende Privatisierung des Erziehungssystems haben die größten Massendemonstrationen seit 1972-1973 zusammengerufen.

Als Fazit kann gesagt werden, dass obwohl das Modell für andere lateinamerikanische Länder sehr attraktiv sein mag, es bestehen bis heute keine finanzwirtschaftlichen und sozialpolitischen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Betreibung der Autobahnen.

Es fehlen:

- Stabile Institutionen
- Stabile Rahmenbedingungen
- Makroökonomische Stabilität
- Große finanzielle Reserven seitens der Akteure (Betreiber/Investoren)
- Generelle Akzeptanz der Bevölkerung des wirtschaftlichen Modells
- Erfahrung bei privatisierten/konzessionierten Geschäftsmodelle

Wie bereits erwähnt, in vielen lateinamerikanischen Ländern mangelt es an einigen dieser Punkte; in manchen Fällen sind die minimalen Voraussetzungen und Bedingungen für die Etablierung eines derartigen Modells einfach nicht vorhanden. Die Entwicklungen in Mexiko und Kolumbien werden die Durchsetzbarkeit dieses Geschäftsmodells auf die Probe stellen.

Kapitel 9. Zwei Fallstudien, zwei Realitäten

Auswahlverfahren der Stadtteile

»Gemeinde La Pintana«

Bereits in den ersten Phasen des vorliegenden Forschungsverfahrens, wurde deutlich, dass zwei Fallstudien ausgewählt werden müssten. Der eine Fall sollte die Auswirkungen des Baus einer Autobahn innerhalb des Stadtgebietes darstellen; der zweite Fall sollte die Effekte der Autobahnen außerhalb der Stadtgrenze veranschaulichen.

Tab. 10 Faktoren zur Auswahl der innerstädtischen Autobahn. Die Prozentsätze entsprechen dem Baufortschritt (Angaben von MOP/ * Stand Februar 2006). Die anderen Faktoren werden folgendermaßen ausgedrückt: H(hoch), M(mittel), N(niedrig), U(unbekannt). »Acceso Sur« schien das interessanteste Beispiel zu sein. Eigene Bearbeitung.

	AUTOBAHN	COSTANERA NORTE	VESPUCIO NORTE	VESPUCIO SUR	VESPUCIO ORIENTE	AUTOPISTA CENTRAL	ACCESO SUR
FAKTOR							
Bauphase *		96 %	93 %	93 %	0 %	90 %	7 %
Bürgerbeteiligung		M	N	N	U	N	H
Soziale Brisanz		H	M	N	U	N	H
Wirkung auf Randgebiete		H	H	N	N	N	M
Wirkung auf Stadtgewebe		M	N	N	U	N	H

Als das Forschungsvorhaben 2005 zum ersten Mal skizziert wurde, waren zwar keine Stadtautobahnen fertig, aber die ersten drei größten standen kurz vor der Einweihung. Der lange Verhandlungsprozess mit Vertretern der verschiedenen Anwohnergruppierungen (siehe Kap. 7), die direkt von diesen Projekten betroffen wurden, und die aufwendigen Baumaßnahmen zur Inbetriebnahme dieser Autobahnen waren bereits fast abgeschlossen. Von den ersten sechs geplanten Autobahnen (siehe Tabelle Nr. 10) waren nur die Projekte »Costanera Norte« und »Acceso Sur« die tatsächlichen neuen Projekte. Bei den anderen handelte es sich um aufgewertete Schnellstraßen, die bereits in den 60er Jahren entstanden waren und durch die jeweilige Betreiberfirma auf ein Autobahn-Niveau ausgebaut wurden. Sie gehörten alle zum 1969 aufgelegten Metropolitanischen Transport-Plan des MOP. In Anbetracht dieser Situation, schien die Wahl einer ersten Fallstudie leicht zu fallen. Ausschlaggebend für die Wahl dieser Autobahn als geeignetes Beispiel war auch die Tatsache, dass die Autobahn durch den ärmsten Teil der Stadt verläuft (Kommune La

Pintana). In diesem Stadtteil hatten vor dem Bau keine großen Infrastrukturinvestitionen stattgefunden; weder privater noch staatlicher Herkunft.

Die Vergabe des Baus und Betriebung der Autobahn »Acceso Sur« ging 1998¹ an die Gesellschaft »Autopista del Maipo«. Im Prinzip handelte es sich um eine doppelte Konzession einer interurbanen Autobahn Ruta 5 Sur –(Autobahn 5, Panamericana) - zwischen der »Autopista Central« und der Stadt Talca - und »Acceso Sur«.



Abb. 87 Verlauf der Autobahn Acceso Sur. Die Autobahn wurde zur Entlastung der Autobahn »Autopista Central« – auch Ruta 5, Panamericana genannt - (gelb) konzipiert. Quelle: MOP.

Die Entstehung eines solchen Baus würde wahrscheinlich große Gegensätze auslösen. Als die Bauarbeiten der Autobahn »Acceso Sur« voll im Gange waren, häuften sich tatsächlich die Anzeichen, dass das Projekt nicht so leicht vorankommen würde. Im Laufe der Zeit haben sich die Vermutungen bestätigt, denn Ende 2007 kam es zu einem absoluten Stillstand, was den Baufortschritt dieser Autobahn anging. Zum ersten Mal in der relativ kurzen Geschichte der konzessionierten Stadtautobahnen wurde ein derartiges Projekt durch den entschlossenen Widerstand der Anwohner gestoppt.

¹ Veröffentlichung im Diario Oficial (Amtsblatt des chilenischen Staates) vom 31.08.1998

Der zweite Fall aus der »ummauerten Stadt«

Bereits als das Forschungsvorhaben seine ersten Konturen annahm wurde klar, dass die Studie auch den Zielmarkt der meisten Stadtautobahnen erfassen sollte. Man hat auch eingesehen, dass nur durch einen Kontrapunkt das Ausmaß der Auswirkungen vom Bau der neuen Stadtautobahnen zutage gebracht werden konnten. Bei diesem Kontrapunkt würde man ideell zwei sehr unterschiedliche, ja sogar entgegengesetzte Realitäten gegenüberstellen. Ein wichtiges Ziel war also, ein zweites repräsentatives Beispiel zu finden. Die Idee, ein Beispiel aus der Chacabuco-Provinz (heißt zwar Provinz, gehört verwalterisch betrachtet zur Stadt Santiago; hierzu siehe auch Kap. 6) zu betrachten war immer präsent. Die Chacabuco-Provinz ist das natürliche Ausdehnungsgebiet der Hauptstadt.² Sie befindet sich am nördlichen Rand der Stadt Santiago und wird von dieser durch eine Bergkette mittlerer Höhe getrennt. Diese Zone zog seit Ende der 90er Jahre eine sehr hohe Zahl von neuen Bewohnern an. Das Gros dieser »Auswanderer« bestand (und besteht immer noch) aus jungen Akademikerpaaren, die größere Bauflächen haben wollten, ohne dabei extrem hohe Grundstückpreise bezahlen zu müssen. Als das Forschungsprojekt entstand, waren weder Stadtautobahnen gebaut, noch waren sie für diese Zone der Stadt vorgesehen worden.³ Aber schon vor 2006, als der wirtschaftliche Erfolg der Autobahn »Costanera Norte«⁴ offensichtlich wurde, haben sowohl die Autobahnbetreiber als auch die Behörden vom MOP den Nachholbedarf bzw. die Geschäftsmöglichkeiten dieses Stadtteils erkannt. Innerhalb weniger Jahre wurde die Ausschreibung für den Bau zweier neuen Autobahnen (Autopista Santiago-Lampa und Acceso Nororiental) und den Ausbau einer Schnellstraße (Carretera General San Martín) beschleunigt. Diese Bauten sollten schnellstmöglich den Infrastrukturbedarf der Provinz Chacabuco decken. Allein für den Bau des »Acceso Nororiental« (auch Radial Nororiental genannt) wurden 270 Mio. US Dollar investiert; das Projekt erfasste auch den Bau von zwei großen Tunnels, die die trennende Bergkette durchbohrte (Gerdau Aza 2008: 2). Die Veränderung der Umstände zwischen den Jahren 2007 und 2008 ermöglichte die Berücksichtigung der Chacabuco Provinz als plausiblen Fundort eines

² Sowohl planerisch als geographisch-topographisch betrachtet besitzt Santiago nur zwei mögliche Ausdehnungsgebiete; nördlich der Stadt und südlich der Stadt. Aber nur der nördliche Teil, d.h. die Provinz Chacabuco, befindet sich in relativer Nähe der traditionellen Viertel, die von der oberen Mittelschicht und der Oberschicht historisch bevorzugt wurden.

³ Im ursprünglichen Plan des MOP (1997-1999 Vorstudie, 2000-2005 offizieller Plan) waren nur vier Stadtautobahnen vorgesehen (Bitran 2010: 4), jedoch wurde nach Inbetriebnahme der ersten Autobahnen bald eingelenkt, wie es sich im Plan für Verkehrsinfrastruktur für die Ausdehnungszone des Großraums Santiago (MOP 2009: 26-33) feststellen lässt und neue Infrastrukturprojekte wurden vorgeschlagen.

⁴ Die Stadtautobahn »Costanera Norte« verbindet den westlichen Teil der Stadt (Flughafen, Gewerbegebiete) mit den traditionellen Oberschicht-Vierteln (Vitacura, Las Condes, La Dehesa).

geeigneten Studienfalls. So wurde auch ein Fall aus der, so Borsdorf und Hidalgo, »ummauerten Stadt⁵« ausgewählt (Borsdorf und Hidalgo 2005: 105).

Viertel »Santo Tomás« in La Pintana

Das Forschungsvorhaben erforderte die Weitersuche nach passenden Fallstudien. Im Fall der Stadtautobahn »Acceso Sur« fiel die Auswahl nicht sonderlich schwer. Bei dem Bau dieser Autobahn gab es mehrere konfliktbeladene Punkte, aber besonders im sogenannten »Sector Santo Tomás« an der nördlichen Grenze der Kommune »La Pintana« verdichteten sich die Anzeichen, die die Bildung einer besonders akuten Konfliktsituation verkündeten. Abgesehen davon konnten die Grenzen des Viertels mit hoher Präzision definiert werden, was für die Durchführung der Feldforschung von großer Bedeutung war.

Über die Geschichte sowohl des Viertels als auch der gesamten Kommune »La Pintana« ist äußerst wenig Information vorhanden. 1942, als die heutige Kommune »La Pintana« immer noch zur Kommune »La Granja« gehörte, wurden die Rechte über das Landgut »La Pintana« in Namen der Bausparkasse »Caja de la Habitación Popular« - eine 1937 gegründete Volksbausparkasse - ins Grundbuch eingetragen (Gurovich 1999: 10). Diese halbstaatliche Bausparkasse machte das einmalige Experiment, eine Agrargenossenschaft mit kleinen Arbeiter- und Familiengärten, auf denen auch der Bau von Sozialwohnungen geplant wurde, zu gründen. Die erste Etappe des Versuchs wurde 1946 abgeschlossen; weitere Etappen folgten in den Jahren 1950 und 1957 (Gurovich 2003: 65). Jedoch konnte bei diesem neuen Siedlungsmodell keine hohe Einwohnerdichte erreicht werden und so blieb dieses Gebiet nach wie vor ein Reserveterritorium für eine eventuelle Ausdehnung der Stadt. Die vorhandenen Parzellen von »La Pintana«, die die niedrigsten Bodenpreise hatten als die Umsiedlungspolitik der Militärdiktatur in Gang gesetzt wurde, wurden zu den bevorzugten Umzugsstandorte im Rahmen der »Politik der sozialen Homogenisierung«⁶ (Morales und Rojas 1986: 22), (Hidalgo 2004 : 230). Der

⁵ Die »ummauerte Stadt« soll, so Borsdorf und Hidalgo (2005), das letzte Stadium des Entwicklungsprozesses der lateinamerikanischen Stadt bedeuten. Die Stadt würde nicht mehr demographisch wachsen, ihre Fläche aber, besonders durch hermetisch abgeschottete »barrios vallados« (umzäunte Stadtviertel), würde ständig zunehmen.

⁶ Die offizielle Politik zur Homogenisierung der Kommunen während der Militärdiktatur wurde zunächst als Kürzungspolitik bei der Verwaltung der Kommunen präsentiert; alles im Zuge der Verkleinerung des Staatsapparates. Die Unterstützung von ärmeren Vierteln innerhalb einer großen Kommune könne man besser angehen, indem man aus diesen ärmeren Teilen eine völlig neue administrative Einheit bilden würde.

Sektor »Santo Tomás« gehört zu den letzten, die in der Kommune besiedelt wurden⁷ (1984-1994).

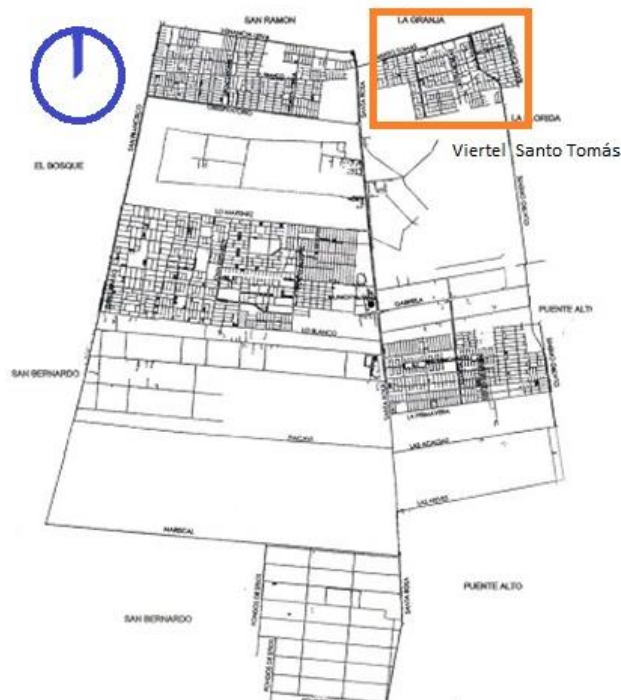


Abb. 88 Die Konturen der Gemeinde »La Pintana«: Die grauen Sektoren zeigen die dicht besiedelten Gebiete der Kommune. Oben rechts im orangenen Viereck das Viertel »Santo Tomás«. Die weißen Areale sind landwirtschaftliche Gebiete; ganz unten die Parzellen der 1942 gegründeten Agrargenossenschaft. Quelle: Gemeinde »La Pintana«.



Abb. 89 Die Kommune »La Pintana« innerhalb im Spektrum der Kommunen der Hauptstadt, Quelle: Wikipedia.

Die Anwohnerschaft, die den neuen »barrios« (Vierteln) im Zuge der Umsiedlungspolitik der Militärdiktatur zugewiesen wurde, stammte aus verschiedenen Stadtteilen. Die Statistiken⁸ verzeichnen, dass die Bewohner von »La Pintana« und vom Santo Tomás Sektor ursprünglich aus 17 verschiedenen Kommunen stammten (siehe Tab. 11). Dieses Erkenntnis wurde auch bei den verschiedenen Interviews, die im Rahmen der vorliegenden Arbeit aufgezeichnet wurden, bestätigt.⁹ Die heterogene Herkunft der relativ jung besiedelten Kommune hatte als Folge, dass gleich nach der Bildung der neuen Viertel ein starkes Misstrauen unter den Anwohnern waltete; dieses Misstrauen konnte trotz der Entstehung verschiedener Bürgerinitiativen und Arbeitsgruppen unter den Bewohnern bis heute nicht ganz abgebaut werden.

Das Ergebnis zielte letztendlich nicht auf die Armutsbekämpfung ab, sondern auf die Aufteilung der Stadt in »arme« und »reiche« Kommunen (Morales und Rojas 1986: 21).

⁷ Quelle: MINVU.

⁸ Daten aus der 1992 durchgeführten Volkszählung; Quelle: INE und Gemeinde »La Pintana«.

⁹ Hierzu siehe auch Kapitel 6 und Kapitel 9.

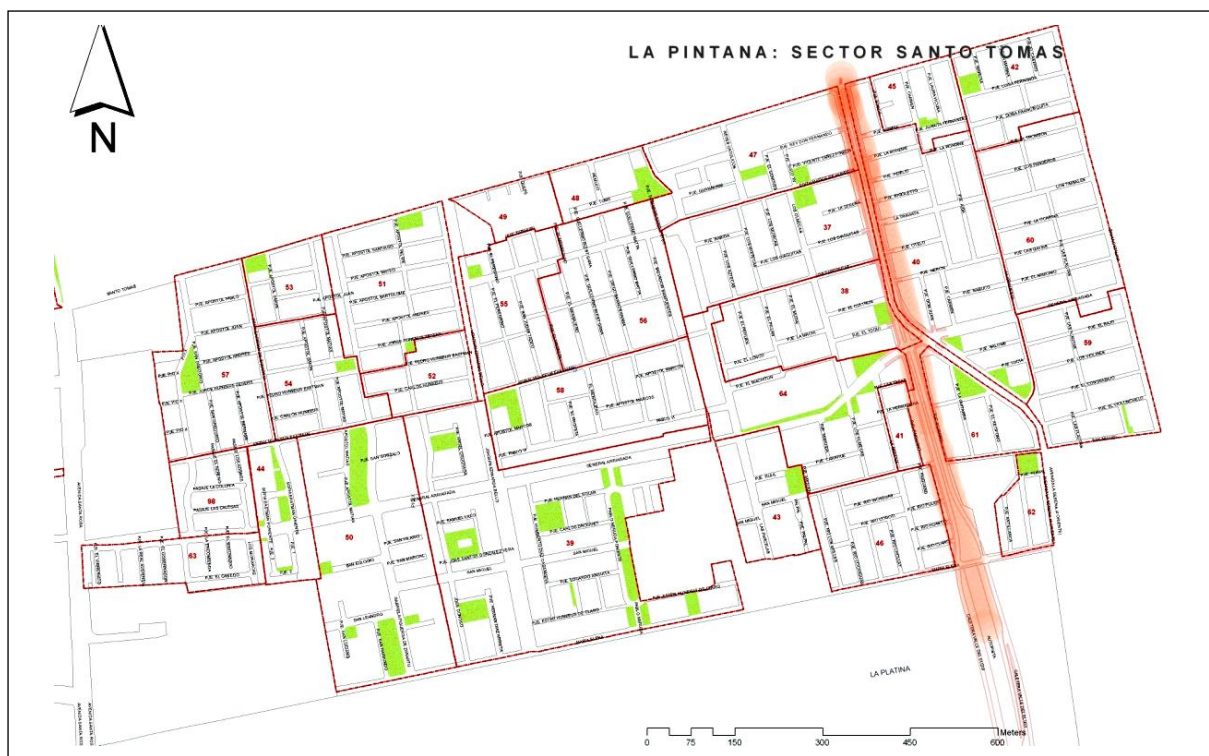


Abb. 90 Der »Sektor Santo Tomás« im nordöstlichen Teil der Kommune »La Pintana«. In orangener Farbe erscheint der Verlauf der Stadtautobahn »Acceso Sur«. Quelle: Gemeinde »La Pintana«.

Ursprüngliche Gemeinde	%
Quinta Normal	3,25
Quilicura	0,25
Pudahuel	5,11
Maipú	4,75
Conchal	9,19
Santiago (Santiago Centro-Stadtmitte)	3,9
San Miguel	21,2
La Cisterna	3,98
San Bernardo	3,98
Providencia	0,38
Ñuñoa	2,51
La Granja	21,08
San Ramon	0,65
Las Condes	4,21
La Reina	1,67
La Florida	4,05
Puente Alto	3,51
Außerhalb des Großraums Santiago	6,33

Tab. 11 Prozentsätze der zur Gemeinde »La Pintana« zwangsübersiedelten Anwohner nach Ursprung-Gemeinde (Großraum Santiago) zwischen den Jahren 1982 und 1990. Quelle: Gemeinde La Pintana.

Als die ersten Häuserblöcke in den Jahren 1985-86 errichtet wurden war auch zu erwarten, dass die Lebensverhältnisse relativ schwierig sein würden. Die meisten »pobladores« (Siedler) waren damals mit der Vergabe der Sozialwohnungen sehr

zufrieden, denn sie hatten zum ersten Mal in ihrem Leben ein solides Zuhause, aber bald mussten sie auch einsehen, dass die Lebensqualität im neuen Viertel sehr zu wünschen übrigließ.

Wenn Informationen zur Geschichte der Gemeinde gesammelt werden möchten, stößt man auf keine positiven Ereignisse. Auch zur jetzigen Lage wird kaum etwas Positives über diese periphere Kommune gefunden. Der Name »La Pintana« wird nur mit sozialen Problemen, Kriminalität, Gewalt oder Drogenhandel in Verbindung gebracht; eine schnelle Suche auf wissenschaftlichen Portalen bringt Ergebnisse wie: »Extreme Armut«, »Indoor air pollution«, »Unterernährung«, »Blutarmut unter Vorschulkindern der Kommune«, »Empfundene Unsicherheit und tatsächliche Kriminalfälle«, »Drogenkonsummuster von Kokainpaste«, usw. Nach wie vor gehört die Gemeinde »La Pintana« zu den sozialen Brennpunkten der Hauptstadt.



Abb. 91 Besuch von Mitarbeitern der Gemeinde »La Pintana« im Viertel »Santo Tomás«: Ersichtliche Strukturschäden an den Gebäuden werden erfasst und an die Anlaufstelle des Ministeriums für sozialen Wohnungsbau MINVU weitergeleitet. Zwischen den Sozialwohnungen stehen auch selbstgebaute Hütten der Angehörigen, die keine Wohnung vom Staat bekamen (rechts auf dem Bild) (Aug. 2005) Foto: Autor.

Nach Angaben des HDI (Human Development Index)¹⁰ des UNDP (Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen) liegt der HDI der Kommune »La Pintana« bei 0,679 Punkten, d. h. diese Kommune hat ein Entwicklungsniveau

¹⁰ Der Human Development Index der Vereinten Nationen berücksichtigt nicht nur das Pro-Kopf-Einkommen, sondern auch die Lebenserwartung und den Bildungsgrad der Bewohner eines Landes, Region oder Kommune. Bei allen Indikatoren schneidet die Kommune »La Pintana« äußerst schlecht ab im Vergleich zu den anderen Gemeinden des Großraums Santiago. Quelle: UNDP Human Development Report 2011.

vergleichbar mit dem von Gabun (HDI 2011) und bildet somit zusammen mit der Kommune San Ramón das Schlusslicht bei den Kommunen des Großraums Santiago.



Abb. 92 Gestoppte Ausschachtungsarbeiten in der Santo-Tomás-Straße. Die halbwegs ausgegrabenen Schächte wurden als improvisierte Mülldeponien benutzt. Die Arbeiten um die Autobahn »Acceso Sur« und die daraus resultierenden Baustellen hatten bereits 2007 die Müllabfuhr sehr beeinträchtigt. Foto: Autor.

Zum Vergleich erzielt »Vitacura«, die reichste Kommune von Santiago und des Landes 0,949 Punkte, d. h. 0,006 Punkte mehr als Norwegen (0,943), das zurzeit den höchsten Länder-HDI weltweit besitzt. Diese katastrophale Situation wird ebenfalls durch eine Studie¹¹ aus dem Jahr 2011 des Instituts für Urbane Studien der Pontificia Universidad Católica de Chile PUC bestätigt. Diese Studie analysiert 6 verschiedene Faktoren: Arbeitsqualität, Geschäftsklima, soziokulturelle Bedingungen, Konnektivität und Verkehrsinfrastruktur, Gesundheit und Umwelt, Wohnungs- und Wohnqualität. Das Ziel war ein Gesamtindex (ICVU Índice de Calidad de Vida Urbana-Index für urbane Lebensqualität) zu erstellen (siehe Tabelle 12).

In den letzten 20 Jahren galt die Kommune »La Pintana« als eine der konfliktreichsten im Großraum Santiago. »La Pintana« erscheint in den Nachrichten nur im Zusammenhang mit gravierenden sozialen Problemen: Kriminalität, Drogenhandel und Drogenkonsum, strukturelle Arbeitslosigkeit, jugendliche Gewalttätigkeit, die sich in der Form von kriminellen Jugendgangs ausdrückt usw. Das gilt auch für den Sektor »Santo Tomás«; das Viertel ist ebenfalls unter den Journalisten, die für die Berichterstattung über Kriminalfälle zuständig sind, ein durchaus bekannter Name. Auch innerhalb der Kommune gelten die Bewohner des

¹¹ Siehe Orellana 2011

Viertels »Santo Tomás« als besonders kämpferisch; der Bau der Autobahn »Accesos Sur« war nicht unbedingt der unmittelbare Auslöser der angespannten Situation; bereits 1996 begann das Ringen mit der Regierung um Nachbesserungsarbeiten bei den Sozialwohnungsblöcken, die nach wenigen Jahren nach ihrer Fertigstellung offensichtliche Bauschäden zeigten. Zu dem kam die Gründung von »Andha Chile« (Asociación de Deudores Habitacionales de Chile- Verein der Wohnungsbaukreditnehmer Chiles) hinzu. Ein Verband, das seit sehr vielen Jahren gegen den chilenischen Staat und dessen Finanzierungspolitik der Sozialwohnung vor Gericht kämpft.¹² Die engagiertesten Mitglieder von »Andha Chile« stammen aus dem Viertel »Santo Tomás«. Allerdings wurde das bereits angespannte Leben im Viertel durch den nur halbwegs angekündigten Bau der Autobahn neu aufgewirbelt, was besonders die Glaubwürdigkeit von sämtlichen staatlichen Agenturen und Ministerien beeinträchtigte.



Abb. 93 Eine an Stahlpfosten angebrachte Wand sollte die Baustelle von den umliegenden Häusern trennen. Die Bewohner empfanden dies als eine Zumutung, denn zwischen der Wand und den Hauseingängen blieb lediglich ein 1 Meter breiter Korridor übrig. Foto: Autor.

Zwar war die Einstellung gegenüber den Behörden und Agenturen äußerst kritisch, war aber die Bereitwilligkeit zur Berichterstattung der Bewohner gegenüber unparteiischen Beobachtern sehr groß. Diese Bereitwilligkeit wurde bereits bei den ersten Kontaktaufnahmen mit Vertretern der Siedler klar und hat sich während der gesamten Datensammlung vor Ort gestärkt.

¹² »Andha Chile« und zwei weitere Verbände, die das Agieren von Siedlern und in Not geratenen Kreditnehmern gegenüber dem Staat koordinieren, streben eine radikale Reform des Verfahrens zur Vergabe von Sozialwohnungen an und setzen sich für die sofortige Tilgung der Schulden sowohl bei Banken als auch bei staatlichen Agenturen ein. Für diese Verbände ist die Sozialwohnung in erster Linie ein soziales Recht. Quelle: Frau Vilma Espinoza (Leiterin der Bewohnervertretung Santo Tomás) und Andha Chile: www.aluchar.es.tl.

Comunas	Población	CL	AN	CS	CM	SM	VE	ICVU
La Serena	205.015	25,74	28,19	56,60	46,80	55,52	42,16	42,50
Valdivia	158.626	29,08	29,28	62,17	53,08	61,12	19,21	42,32
Cerrillos	67.738	32,11	20,19	32,31	62,97	60,95	41,67	41,70
Peñalolén	244.903	35,35	22,80	34,92	59,31	63,29	33,15	41,47
Arica	181.932	33,91	31,77	25,70	63,36	65,37	25,61	40,95
Estación Central	115.675	30,92	37,10	35,35	46,00	49,08	47,02	40,91
San Pedro de la Paz	94.827	36,89	22,49	41,94	55,56	59,99	25,55	40,40
Macul	100.942	27,53	19,24	51,78	47,16	62,04	32,47	40,04
Osorno	161.858	30,30	29,01	52,94	47,53	37,41	42,11	39,88
Independencia	53.921	36,83	29,30	26,20	58,32	53,68	34,24	39,76
Chillán	175.585	30,00	15,63	56,12	32,85	51,54	50,77	39,48
Renca	132.647	28,24	23,04	30,53	50,95	55,91	46,88	39,26
San Bernardo	301.662	20,56	23,40	36,66	51,42	56,06	45,41	38,92
Pudahuel	256.540	45,35	23,61	36,88	48,93	55,53	22,09	38,73
Chillán Viejo	29.199	35,90	16,62	38,51	46,11	61,27	33,75	38,69
Quilpué	155.318	27,89	8,37	44,04	49,52	53,39	48,76	38,66
Conchalí	112.395	38,47	13,44	31,98	56,32	49,71	40,72	38,44
Talea	238.817	27,46	19,88	40,80	50,07	57,15	35,15	38,42
Villa Alemana	125.275	21,11	7,43	45,00	54,98	54,49	45,81	38,14
Penco	52.389	35,18	12,42	47,14	42,80	51,37	35,71	37,44
Coronel	107.508	26,07	11,23	39,10	63,40	60,34	24,14	37,38
Puente Alto	691.742	45,13	18,42	40,35	50,88	55,57	11,32	36,94
Huechuraba	84.521	25,57	9,75	35,30	46,45	62,05	41,44	36,76
Pedro Aguirre Cerda	96.993	22,89	9,04	35,54	52,17	64,53	35,02	36,53
San Joaquín	81.169	40,56	20,83	45,76	40,82	35,23	35,97	36,53
Tomé	55.764	14,17	17,00	59,54	43,96	52,06	31,27	36,33
Valparaíso	273.543	23,09	18,86	38,50	51,76	47,97	37,52	36,28
Lo Espejo	102.242	30,92	12,97	27,62	42,74	58,83	43,14	36,04
Recoleta	129.735	31,58	13,14	28,13	53,22	53,07	34,79	35,65
Lota	48.045	7,79	11,82	49,55	58,63	55,00	26,21	34,83
Lo Prado	94.744	23,58	15,66	36,18	49,09	50,48	33,80	34,80
Padre las Casas	72.135	29,38	2,05	48,26	46,49	53,14	28,28	34,60
La Granja	202.535	18,76	14,92	38,96	54,44	63,25	16,96	34,55
Machalí	34.243	49,33	21,12	40,84	36,52	28,64	23,63	33,35
El Bosque	171.238	23,14	10,67	35,96	59,37	49,10	19,21	32,91
Alto Hospicio	85.042	36,10	26,48	26,85	37,19	65,07	3,58	32,54
Quinta Normal	90.483	28,01	19,01	26,98	41,77	42,46	26,08	30,72
Cerro Navia	137.750	15,43	15,46	31,02	41,21	52,89	20,23	29,37
San Antonio	97.467	7,03	13,59	32,23	40,30	47,67	33,73	29,09
San Ramón	86.700	19,84	0,95	28,04	39,69	18,89	30,81	23,04
La Pintana	126.125	11,62	8,64	4,00	37,67	18,04	15,99	16,00
PROMEDIOS		38,33	23,14	44,80	54,63	56,09	41,01	43,00

Tab. 12 Index für urbane Lebensqualität (2011): CL (Arbeitsqualität); AN (Geschäftsklima); CS (Soziokulturelle Bedingungen); CM (Konnektivität und Verkehrsinfrastruktur); SM (Gesundheit und Umwelt); VE (Wohnungs- und Wohnqualität); ICVU (Kombinierter Index). Die Kommune »La Pintana« erscheint, auch Landesweit, auf allen Indizes als absolutes Schlusslicht. Quelle (Orellana 2011: 14).

Condominio »La Reserva«

Die Provinz »Chacabuco«, deren Namen zu einer entscheidenden Schlacht im Befreiungskrieg gegen die spanische Krone in Verbindung steht, galt bis vor wenigen Jahrzehnten als relativ unattraktiv. Im heutigen Territorium der Provinz existierten, abgesehen von den ländlichen Dörfern »Colina«, »Lampa« und »Til Til«¹³, nur große Landgüter (Haciendas oder Fundos), die während der Kolonialzeit hauptsächlich dem Jesuitenorden gehörten. Laut Angaben des »Plan Estratégico Provincial Provincia de Chacabuco« (Strategischer Entwicklungsplan der Provinz Chacabuco)¹⁴ von 2003 existieren in der Provinz hauptsächlich kleine landwirtschaftliche Betriebe (Gartenbau-Farm). Auch wie im Fall von »La Pintana« wird die Bevölkerung der Provinz Chacabuco von verschiedenen sozialen Problemen geplagt, die hauptsächlich auf die überdurchschnittliche Armut zurückzuführen sind. 2003 lebten 21,6% der Bevölkerung unter der Armutsgrenze (damals lag der Durchschnitt der gesamten Stadt-Region bei 15,4%).¹⁵ Auch andere wichtige Indizes fallen nicht besser aus: der Schulzeitdurchschnitt in der Provinz lag bei 7,02 Jahren (der Durchschnitt in der Stadt-Region liegt bei 10,2 Jahren). Im Jahr 2003 hatten 10,82% der Wohnungen erhebliche Bauschäden und lebten 9,09% der Provinzbevölkerung in einfachen Hütten.¹⁶

Das allgemeine soziale Struktur der Provinz Chacabuco gilt für die neuen »Condominios« (siehe Kapitel 6) allerdings nicht. Nur die niedrige Bevölkerungsdichte kann als gemeinsamer Nenner erwähnt werden. Unter den neuen suburbanen Projekten, die in der Provinz entstanden sind, gibt es verschiedene Erscheinungsformen. Einige haben als Zielgruppe die Mittelschicht, vor allem die, die in unmittelbarer Nähe der Autobahnen liegen. Andere dagegen werden nur über Nebenstraßen erreicht; die Betreiber dieser Projekte legen viel Wert auf Exklusivität

¹³ Die genannten Dörfer waren bis vor einigen Jahrzehnten relativ klein, aber nachdem die Verfügbarkeit über billige Grundstücke innerhalb Santiagos zur Neige ging, hat man diese als wichtige Destination neuer Projekte der Wohnungsbau-Politik ausgewählt. Trotzdem leben fast 25% der Gesamtbevölkerung der Provinz auf dem Land, was im Widerspruch zu der niedrigen ruraleren Bevölkerung der Stadt-Region steht.

¹⁴ Die strategischen Entwicklungspläne für die Región Metropolitana (die Región um den Großraum Santiago) wurden von der Secretaría de Planificación (Agentur für Planung, Abhängig vom MIDEPLAN- Ministerium für Planung) im Jahr 2003 erarbeitet. Ziel dieser Entwicklungspläne war es aus der Region um den Großraum Santiago mittelfristig eine international wettbewerbsfähige Stadt-Region zu machen. Die Pläne enthalten wertvolle Informationen zu verschiedenen Themen wie: Bevölkerung, Handel, ökonomische Aktivitäten, usw. und sind deswegen ein wichtiges Dokument, denn anders als bei den Gemeinden der Hauptstadt Santiago existieren für die Provinz Chacabuco keine weiteren verlässlichen Informationsquellen. Quelle: SECRETARIA METROPOLITANA DE PLANIFICACION
http://www.serplacrm.cl/estrategia/estrategia_desarrollo.php

¹⁵ Strategischer Entwicklungsplan der Provinz Chacabuco, S. 22.

¹⁶ Strategischer Entwicklungsplan der Provinz Chacabuco, S. 25.

und versuchen junge Akademiker der oberen Mittelschicht und der Oberschicht anzulocken. Anders als beim Fall »Santo Tomás«, existieren in den neuen Entwicklungen der Provinz »Chacabuco« nach wie vor keine akuten Konfliktsituationen, die die Bewohner zum gemeinsamen Agieren anspornen. Nur in den alten Dörfern wie »Colina«, »Lampa« oder »Til Til«, in denen die Bewohner der neuen »Condominios« nur gelegentlich einfache Amtsgänge erledigen, gibt es einige kommunale Konflikte, die auf die relative Armut dieser Gemeinden zurückzuführen sind. Daher musste der Autor auf andere Faktoren zurückgreifen, um einen Fall auszuwählen. Die zwei wichtigsten Faktoren waren das Informationspotenzial und das Entstehungs- bzw. Konsolidierungsdatum des jeweiligen Projekts. Es war allerdings zu vermuten, dass der Zugang zu den Bewohnern dieser Projekte nicht so einfach sein würde, denn die meisten Zugezogenen legen besonderen Wert auf ihr Privatleben und würden nur widerwillig Information preisgeben.

Das Projekt, bei dem die größte Anzahl potenzieller Informanten rekrutiert werden konnte, war das Condominio »La Reserva«.



Abb.94 Panoramabild auf der Webseite des Condominios »La Reserva«. Der Werbeslogan lautet: **Einzigartiges Freiheitsgefühl in Chicureo.** Quelle: www.lareserva.cl

Ähnlich wie bei anderen Projekten in der Provinz Chacabuco bietet »La Reserva«, ein Projekt des Konzerns Harseim, verschiedene Anlagen, die von allen Bewohnern genutzt werden können. Allerdings werden immer zwei Aspekte besonders unterstrichen: Die Straßenanbindung zu den traditionellen Oberschicht-Vierteln der Stadt und die Sicherheit:

»Nur zwanzig Minuten trennen das Projekt ›La Reserva‹ von der Kommune Vitacura. Und die Straßenanbindung wird sich noch mehr verbessern durch den Ausbau der ›Avenida del Valle‹, die als Verbindung zur Autobahn ›Radial Nororiental‹ dienen wird. Dieser Bau wird den Wertzuwachs des Projekts ohne Zweifel begünstigen. «

(Cristóbal Westenck, Geschäftsführer der Firma Harseim im Portal Inmobiliario 14.06.2011)



Abb. 95 und 96, zwei Beispiele der Architektur im Projekt »La Reserva«.
Jedes Projekt muss von einem Architektenausschuss des Condominios genehmigt werden; Quelle Fotos: www.plataformaarquitectura.cl

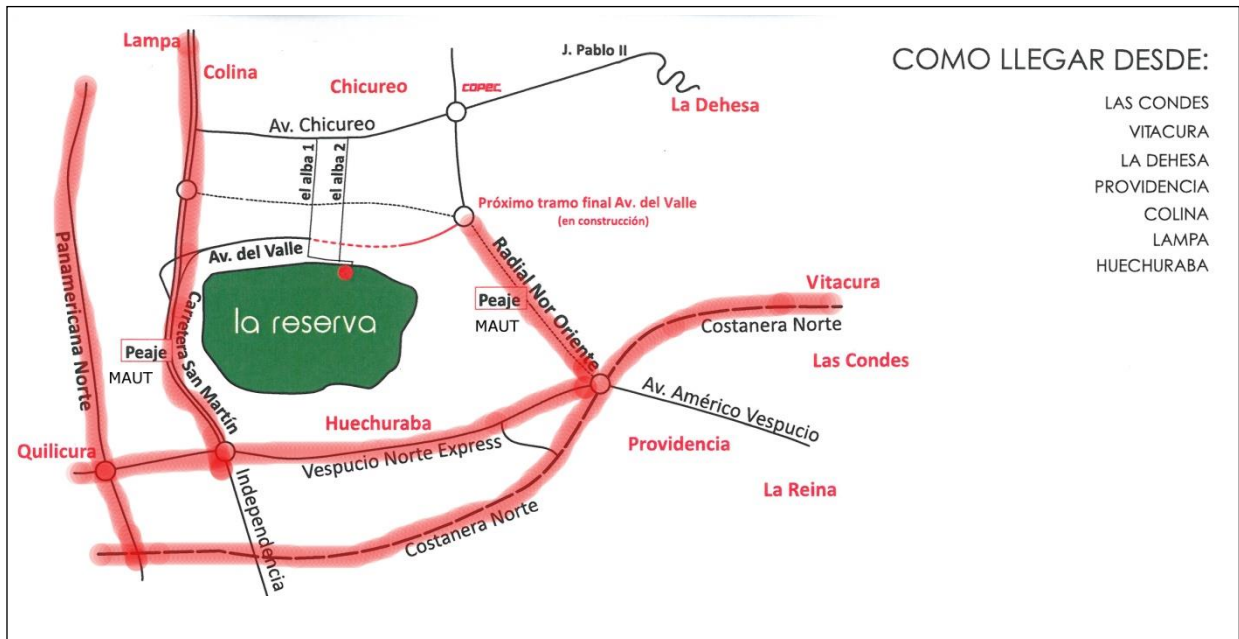


Abb 97 Auf der Webseite des Condominios »La Reserva« wird die besonders günstige Straßenanbindung zu den traditionellen Vierteln des östlichen Teils der Stadt hervorgehoben. Die rotmarkierten Straßen sind Mautautobahnen. Eigene Bearbeitung, Quelle Basis: www.lareserva.cl

Im selben Interview werden die Sicherheitsvorkehrungen um das Projekt hervorgehoben:

»Die Zufahrt wird rund um die Uhr kontrolliert, abgesehen davon besitzt das Condominio drei Streifenfahrzeuge unseres privaten Sicherheitservice und noch einen berittenen Wachmann; all diese Bemühungen haben zu den geringsten Diebstahlszahlen der gesamten Zone geführt.«

(Cristóbal Westenck, Geschäftsführer der Firma Harseim im Portal Inmobiliario 14.06.2011)

Leider gibt es keine Daten über den Durchschnittsbewohner von »La Reserva«, dessen Privatleben auch für die Verantwortlichen des Projekts von großer Bedeutung ist. Die vorhandene Information über das »Condominio« ist nur sehr allgemein und beschränkt sich lediglich auf dessen Größe und Ausstattung. Das 2001 initiierte Projekt hat eine Gesamtgröße von 740 ha und hat als Zielgruppe, so Westenenk¹⁷, junge Akademikerpaare der ABC1-Gruppe¹⁸. Das Projekt besitzt verschiedene Eigenschaften, die es über das Durchschnittsniveau der neuen Projekte in der Provinz hervorheben, besonders was die Landschaftsgestaltung und das innere Straßennetz angeht; die großzügige Gestaltung der Straßen würde eine viel größere Bewohnerdichte ermöglichen, wird aber wahrscheinlich für viele Jahre sehr dünn besiedelt bleiben. Die interessantesten Daten über das Leben im Projekt »La Reserva« können jedoch nicht von öffentlichen Informationsquellen entnommen werden; nur durch die Beteiligung von Insidern, ist es möglich, ein klares und komplettes Bild sowohl vom Leben in einem derartigen »Condominio« als auch von den Auswirkungen des Baus von neuen Autobahnen auf diese Projekte, zu erarbeiten.

¹⁷ Äußerungen vom Geschäftsführer der Gruppe Harseim –Betreibergruppe des Projekt »La Reserva« im chilenischen Immobilienportal Portal Inmobiliario
: <http://www.portalinmobiliario.com/diario/noticia.asp?NoticiaID=16765>

¹⁸ Die ABC1 Gruppe ist diejenige Gruppe - ca. 9% der Gesamtbevölkerung - mit dem höchsten Einkommen; die geläufige Einkommenssegmentierung der Gesellschaft wird in Chile nach dem Muster der Marketing-Wissenschaft in ABC Gruppen eingeteilt. Diese Segmentierung wurde auch in den letzten Jahren von NROs und verschiedenen Regierungen übernommen (Mora y Araujo 2002: 15).

Tab. 13

Wichtige Daten und Fakten beider Fallbeispiele

Sektor Santo Tomás -La
Pintana

Condominio La Reserva
Chicureo/Chacabuco

Größe	Einwohnerzahl	Einwohnerdichte	Wohnungsgröße	Wohnfläche / Ew	Grünfläche / Ew
146,2 ha ⁽⁵⁾	38282 Ew ^{(5) (4)}	297 Ew / ha ⁽⁵⁾	ca. 48 m ² ^{(1) (2)}	12 m ² / Ew ^{(2) (a)}	3m ² / Ew ⁽²⁾
740 ha ⁽³⁾	480 Ew ^{(1) (c)}	0,67 Ew / ha ⁽¹⁾	ca. 280 m ² ^{(1) (6)}	127 m ² / Ew ^{(1) (b)}	>18m ² / Ew ⁽¹⁾

Sektor Santo Tomás -La
Pintana

Condominio La Reserva
Chicureo/Chacabuco

Familieneinkommen	Motorisierungsgrad	Schulbildungsniveau	Lebenserwartung
485 € / monat ^{(4) (5)}	65 Kfz / 1000 Ew ⁽⁹⁾	8 Jahre ⁽⁵⁾	74 Jahre
8760 € / monat ⁽⁸⁾	1020 Kfz / 1000 Ew ⁽⁹⁾	14,4 Jahre ⁽⁸⁾	82 Jahre ⁽⁷⁾

Quellen und Bearbeitung:

- (1) Ergebnisse eigener Recherche
(2) Quelle: MINVU (Ministerium für sozialen Wohnungsbau); MOP (Ministerium für öffentliche Bauten).
(3) Quelle: Hidalgo u.a. (2007: 125) Los proyectos inmobiliarios de la ciudad de Santiago de Chile, In: Ciudad y territorioVol 39, Nr. 151.
(4) Quelle: INE - Instituto Nacional de Estadísticas (Statistisches Nationalinstitut).
(5) Quelle: Gemeinde La Pintana.
(6) Quelle: Portal inmobiliario: www.portalinmobiliario.com.
(7) Quelle: HDI-UNDP (Hier wurde die Gemeinde Vitacura als Referenzgemeinde ausgewählt -viele der Zuzügler kommen ursprünglich aus dieser Kommune-; für die Zone des Fallbeispiels gibt es hierzu keine vertraulichen Daten.
(8) Quelle: ENCUESTA CASEN - Sozio-ökonomische Befragung MIDEPLAN (Planungsministerium); Daten aus dem Jahr 2009.
(9) Quelle: OBSERVATORIO URBANO MINVU - Urbanes Observatorium des Ministerium für sozialen Wohnungsbau MINVU: www.observatoriorurbano.cl. Daten aus den Jahren 2007 und 2009.
(a) Das Ministerium für sozialen Wohnungsbau MINVU berechnet die Durchschnittsfamilie, die von den öffentlichen Maßnahmen erfasst werden mit vier Mitgliedern .
(b) Die Durchschnittsfamilie im Condominio besteht aus 2, 2 Mitgliedern: Ergebnis eigener Recherche.
(c) Für das Jahr 2012 geschätzte Zahl.

Kapitel 10. Entwicklung der Methodik

Drei Phasen eines Forschungsunterfangens

Eine der wichtigsten und dabei kompliziertesten Aufgaben der vorliegenden Arbeit war die Suche nach einer passenden Methodik. Diese sollte die gesamte Recherche auf ein sicheres Gleis leiten und die vorgefundenen Realitäten gemäß der Forschungsfrage erläutern.

Ziel der Arbeit ist, generell ausgedrückt, die Wirkung der neuen Stadtautobahnen auf das Leben der Menschen in verschiedenen Teilen der Hauptstadt Chiles zu analysieren. Die Hauptforschungsfrage lautet: *Inwieweit hat der Bau von neuen Stadtautobahnen das Segregationsmuster der Stadt Santiago de Chile verändert?* Dabei musste das Augenmerk besonders auf zwei Schwerpunkte gelegt werden: Zum einen das bestehende bzw. traditionelle sozial-räumliche Segregationsmuster¹ (hierzu siehe auch Kapitel 1 und Kapitel 12) und zum anderen das Leben der Menschen in der Stadt Santiago hauptsächlich aus der Perspektive der Raumnutzung betrachtet.

Dabei hat die Formulierung von anderen Fragen sowohl bei der Zielsetzung und beim Umfang der Arbeit als auch bei der Entwicklung bzw. Anwendung von angebrachten Forschungsmethoden sehr geholfen: Wie kann der Raum als messbare Variable in das Studium mit einbezogen werden? Welche Wechselbeziehung zwischen Mobilitätsmuster und sozial-räumlicher Segregation besteht und wie kann diese Wechselbeziehung veranschaulicht werden?

Nach einem relativ langen Erarbeitungsprozess, bei dem mehrere wissenschaftliche Vorentscheidungen² gefallen sind, hat der Autor sich für ein dreistufiges Prozedere entschieden:

Stufe 1	Vorbereitende Arbeiten; Datenauswertung aus der ursprünglich unsystematischen Datensammlung vor Ort.
Stufe 2	Historische Recherche.
Stufe 3	Entwicklung einer passenden Methodik und darauffolgende Durchführung einer zweiten Datensammlung vor Ort.

Tab. 14

¹ Wie Segregation und vor allen Dingen sozial-räumliche Segregation in der vorliegenden Arbeit verstanden wird, ist ausführlich in den Kapiteln 1, 11 und 12 dargelegt.

² Die wissenschaftlichen Vorentscheidungen dienten in erster Linie zur Begrenzung des Umfangs des Forschungsunterfangens; dieser Punkt wird im 1. Kapitel erläutert.

Die Stufe 1 hat kurz nach der Festlegung des Forschungsthemas stattgefunden. Es handelte sich um eine eher unsystematische Recherche von allgemeinen Daten über die neuen Stadtautobahnen: Statistische Angaben, Zeitungsartikel und einige wenige wissenschaftliche Artikel; ferner wurden auch viele Fotos in einigen Vierteln, die als mögliche Studienfälle in Frage kommen könnten, gemacht. Diese Erhebung wurde zwar nicht nach einem klaren Schema bestimmt, war aber von großem Wert, denn dadurch konnte der Autor sich zum einen ein generelles Bild dieser neuen Bauten machen und zum anderen wichtige Anhaltspunkte für das kommende Forschungsvorhaben feststellen. Viele der oben genannten leitenden Fragen wurden bei dieser Etappe aufgeworfen.

Die Stufe 2, wie bereits im ersten Kapitel der vorliegenden Arbeit erläutert, war auf die Enthüllung von alten Segregationsmustern, die auch zum Teil die heutigen erklären, ausgerichtet. Die Beschreibung dieser alten Muster diente auch zur Formulierung weiterer Fragen, die die Gestaltung der Feldforschung (3. Stufe der Arbeit) steuern sollten:

Das Design von Stufe 3 macht den Kern der Datensammlung vor Ort aus. Der Autor hat sich für eine vorwiegend³ qualitative Datenerhebung entschieden, um die tiefen Mechanismen der sozial-räumlichen Segregation aufzuspüren: »Structural features are analysed with quantitative methods and process aspect with qualitative approaches« (Flick 2007a: 8). Ziel war, die Prozesse, die den Segregationsmustern zugrunde liegen zu erforschen. Die meisten Arbeiten, die die sozial-räumliche Segregation in Santiago de Chile behandeln, greifen lediglich zu quantitativen Methoden und öffentlichen Informationsquellen; dies geschieht auch in den letzten Arbeiten von Hidalgo und Borsdorf⁴ (2005, 2006 und 2007), in denen die sogenannte »ciudad vallada« (umzäunte Stadt) in den Vororten von Santiago »von außen her« betrachtet und beschrieben wird.

³ Das Datensammlungs-Design basiert auf dem von Norman Denzin (Denzin 1970 und 1989) formuliertes Konzept der Triangulation; bei der Triangulation schließen sich qualitative und quantitative Feldforschung nicht zwangsweise aus, jedoch werden in der vorliegenden Arbeit die quantitativen Daten als Rahmeninformation und als Bestätigung der qualitativen Forschung genutzt. Ferner dienen quantitative Daten als Beschreibungswerkzeug der jeweiligen Fallstudien. Eine ausführlichere Stellungnahme zur Berücksichtigung der Triangulation-Strategie bei der Erarbeitung des Datenerhebungsdesigns wird im nächsten Punkt dieses Kapitels erläutert.

⁴ Abgesehen von den Arbeiten von Sabatini (2000, 2001 und 2006), die auch hauptsächlich zu quantitativen Methoden greifen, haben sich nur wenige Autoren mit den Segregationsphänomenen in Santiago aus der sozial-räumlichen Perspektive befasst, darunter die oben zitierten Axel Borsdorf und Rodrigo Hidalgo, die wiederum die Lage in den Vororten Santiagos eher statistisch behandelt haben. In all diesen Studien und Artikeln wird eine direkte Auseinandersetzung mit den Menschen, die diesen Phänomenen ausgesetzt sind, vermisst. Diese Schwäche herkömmlicher Studien wird auch im ersten Kapitel der vorliegenden Arbeit behandelt.

Die Triangulation als leitende strukturierende Methode

Die Strategie der Triangulation wurde nicht nur bei der Erarbeitung der Datensammlung bzw. beim Entwurf der qualitativen Feldforschung eingesetzt, darüber hinaus, sie durchdringt die ganze vorliegende Arbeit und ist dabei die wichtigste Arbeitsgrundlage. Die Suche nach historischen Hintergründen der Segregationsphänomene in der chilenischen Gesellschaft entspricht auch dem Konzept, eine möglichst »vielschichtige« Anhäufung von relevanten Perspektiven zu ermöglichen:

»Different kinds of data give the analyst different views or vantage points from which to understand a category and to develop its properties; these different views we have called ›slices‹ of data [...]in which there are no limits to the techniques of data collection. «

(Glaser und Strauss (1967) zitiert in Flick (2007b: 65))

Das zunächst Anfang der 70er Jahre von Denzin formulierte Konzept der Triangulation: » [...]the combination of methodologies in the study of the same phenomena« (Denzin 1970: 297), wurde im Laufe der Zeit präziser formuliert. Von allen verfügbaren Definitionen von Triangulation in der auf qualitative Sozialforschung spezialisierten Literatur scheint die von Flick (2007) eine besonders klare Praxistauglichkeit zu besitzen, denn in dieser Definition werden relevante Kriterien verschiedener Autoren, darunter Denzin selbst, berücksichtigt:

»Triangulation includes researchers taking different perspectives on an issue under study or more generally in answering research questions. These perspectives can be substantiated by using several methods and/or in several theoretical approaches [...] As far as possible, these perspectives should be treated and applied on an equal footing and in an equally consequent way. At the same time, triangulation (of different methods or data sorts) should allow a principal surplus of knowledge. «

(Flick 2007b: 41)

Auch die Auswahl von mehr als einem Fallbeispiel dient der Erweiterung der Qualität der Forschung und ist auch eine besondere Form der Triangulation:

»Accordingly, data triangulation better refers to seeking multiple sites and levels for the study of the phenomenon in question. It is erroneous to think or imply that the source unit can be measured. «

(Denzin 1989: 244)

Die mehrfache Anwendung von verschiedenen Methoden bedeutet einen größeren Zeitaufwand, aber dafür entsteht eine klare und vor allem zuverlässige Datenquelle, die die Auswertung der Ergebnisse stark vereinfacht und die Mängel beim Forschungsunterfangen reduziert: »By combining methods in the same study, observers can partially overcome the deficiencies that flow from one investigator and/or method.« (Denzin 1970: 300).

Das Design der Feldforschung

Die Beschreibung des kompletten Designs beruht hauptsächlich auf den für den Sektor »Santo Tomás« geplanten und tatsächlich durchgeführten Methoden. Die Aufnahmebereitschaft der Bewohner im Projekt »La Reserva« war nicht besonders groß, weswegen eine vereinfachte Version der Methodik eingesetzt werden musste. Die Einschränkungen der Einsetzbarkeit der geplanten Prozedur werden im nächsten Punkt des vorliegenden Kapitels erläutert.

A. Fokusgruppe als Annäherungsverfahren

Die ausgewählten Methoden stellen eine graduelle Annäherungsstrategie dar. Die erste Arbeitsmethode - Fokusgruppe - diente als Explorationsverfahren und sollte eine kurzfristige Justierung der restlichen Methoden ermöglichen:

» [...] triangulation can be used for different purposes and in different steps in the research process to advance the quality of qualitative research. For example, we can find from time to time that focus groups are used for exploring the research issue. The results from focus groups in such a case are only used for preparing the actual data collection [...] «

(Flick 2007b: 117)

Ziel der Fokusgruppe-Workshop war es nicht, eine klare Antwort auf die Forschungsfrage zu erhalten, es war eher auf die Erlangung eines Grundwissens über die Lebensverhältnisse innerhalb des Quartiers ausgerichtet. Die entsprechende Frage lautete:

Wie ist das Leben in diesem Quartier?

Weitere Fragen, die das Grundwissen über den Sektor ermöglichen:

Wie sind die Verhältnisse zwischen den Bewohnern des Quartiers?

Welchen Bezug haben Sie zum Quartier?

In dieser Phase sind nur sekundär die Einstellungen der Bewohner zum Bau der Autobahn ermittelt worden. Ziel der Fokusgruppe war in erster Linie gewisse Vorbehalte seitens der Bewohner zu beseitigen und gleichzeitig das gesamte Unterfangen und die verschiedenen Workshops zu erläutern; die Bewohner wollten unbedingt ihre Wahrheit erzählen, aber durch das lange Ringen mit den Behörden waren sie sehr misstrauisch geworden: »In some instances, focus groups may allow

the researcher to engage with respondents who are otherwise reluctant to elaborate on their perspectives and experiences.« (Barbour 2007: 18).

Auswahl der Teilnehmer

Eine oft gewählte Strategie bei der Durchführung von Fokusgruppen ist die Bildung von homogenen Gruppen. So wird eine aktive Diskussion ermöglicht.

Eine Möglichkeit war die Auswahl von Hausfrauen. Immer noch bleibt in Chile (besonders in der Unterschicht und auch in der obersten sozialen Schicht) die Frau zu Hause. Sie kauft in der Nähe ihres Wohnortes ein und hat einen Einblick in die Geschehnisse des Quartiers, viel mehr als der Mann, der früh zur Arbeit oder als Arbeitssuchender in andere Stadtteile fährt. Die Gestaltung der Fokusgruppe als reine Frauengruppe war eine einfache Form, eine relativ homogene Gruppe zu bilden, aber Frauen würden auch viel offener sprechen: ...»that men were generally willing to agree to be interviewed, the response ...were often monosyllabic and they appeared to find it very difficult to focus on the topic.« (Barbour 2007: 20). Beim Werben um Teilnehmer im Sektor »Santo Tomás« ergab sich letztendlich eine Frauengruppe von alleine; nur Frauen konnten bzw. wollten aktiv bei den Workshops mitmachen. Geplant war ursprünglich eine Gruppe von 8 bis 12 Teilnehmern, aber die Begeisterung und Aufnahmebereitschaft im Viertel waren groß und so bildete sich eine Stammgruppe von 19 Teilnehmerinnen⁵.

Bereits im Jahr 2007 wurde Kontakt mit verschiedenen Vertretern der Bewohner aufgenommen, aber vor allem durch die Unterstützung der Gemeinde »La Pintana« konnte eine große Teilnehmerliste erstellt werden.

Auswahl des Veranstaltungsorts

Die Örtlichkeit sollte so neutral wie möglich sein und den Teilnehmerinnen die Sicherheit vermitteln, dass es sich um eine bekannte Stätte handelt und dass die Aktivität, die dort stattfindet - in diesem Fall das Fokusgruppe - positiv für sie sein würde. Eine gute Möglichkeit schien ein Kindergarten zu sein. Viele Mütter bringen ihre Kinder täglich zu dieser Einrichtung, in der die Kinder ein Frühstück und Mittagessen bekommen. Auch eine kleine Kapelle (Capilla de base) war ursprünglich

⁵ Die Namen der Teilnehmerinnen sind in der Tab. 18 zur Datenerhebung angeführt.

als mögliche Begegnungsstätte vorgesehen. Schließlich wurde der Versammlungsraum des Bewohnervereins »San Alberto« als Veranstaltungsort für alle vorgesehenen Workshops ausgewählt.



Abb. 98
Auftaktrunde des
Fokusgruppe-
Verfahrens. Der
Versammlungsraum
des Bewohnervereins
»San Alberto« des
Santo Tomás Sektor
diente als
Veranstaltungsort für
alle geplanten
Workshops in »La
Pintana«. Foto: Maria
Paz Carrasco.

Moderator

Als Moderatorin (María Paz Carrasco) wurde eine neutrale Person, die keineswegs Bezug zum Viertel hatte, ausgesucht.⁶ Der Autor hat lediglich das Forschungsvorhaben als Ganzes erklärt und dabei versucht, das Engagement der Teilnehmerinnen zu stärken.

Ablauf⁷

Vorstellung

Die Mitglieder des Moderationsteams wurden vorgestellt und das gesamte Vorhaben erklärt. Es wird jeder Workshop (vier verschiedene Verfahren; vgl. Abb. 105) kurz beschrieben. Dabei wird allen Teilnehmern erklärt, dass es sich um eine wissenschaftliche Studie handelt und dass man mit den persönlichen Daten der Teilnehmer sehr sorgfältig umgehen wird.

Fragen in die Runde: Es wurden Fragen sowohl über das Leben im Viertel (darunter auch zu den Verhältnissen unter den Bewohnern und zu den Behörden) als auch zum Bau der neuen Autobahn gestellt. Darauf erfolgte eine eher lockere Fragerunde, die zur Auflockerung diente und die Möglichkeit bot, unbehandelte Themen anzusprechen.

⁶ Maria Paz Carrasco ist eine junge Schauspielerin mit Erfahrung bei der Gestaltung von Workshops. Sie hat nicht nur als Moderatorin fungiert, sondern hat auch aktiv bei der Protokollierung mitgewirkt.

⁷ Der gesamte Workshop ist aufgezeichnet worden und liegt als Audiodatei vor.

Verkettung als Abschluss

Obwohl jeder Workshop und jede Aktivität als getrennt voneinander betrachtet werden soll, wurde die Strategie ausgewählt, den Teilnehmerinnen das ganze Verfahren als ein Kontinuum zu präsentieren; Es wurde versucht, ein großes Vertrauen innerhalb weniger Zeit aufzubauen, damit sich die engagierten Frauen des ersten Workshops an den folgenden Aktivitäten weiterhin beteiligten.

Protokoll

Der Vorgang wurde durch Fotos und Tonaufnahmen protokolliert (siehe digitaler Anhang).

B. Mapping mit stummen Karten

Die Anwendung von den sogenannten »stummen Karten« (McKenzie 1999: 62) (Medina Echavarría 2008: 97) verfolgt zwei Ziele. Zum einen dient es zu einer relativ entspannten Gestaltung des Workshops (dadurch wird der Gruppenzusammenhalt und der Austausch unter den Teilnehmern gestärkt) und zum anderen ermöglicht es, den eigenen Raum (lokal, kommunal und auch die eigene Stadt) anzusprechen ohne, dass dabei irgendwelche Merkmale hervorgehoben werden. Diese Karten: » Erlauben das Einsetzen von verschiedenen ausdrucksvollen Symbolen der studierten Phänomene. « (Medina Echavarría 2008: 98).

Ziele

Das Mapping mit stummen Karten ermöglicht eine Gruppenauseinandersetzung mit einem raumbezogenen Thema. Das Hauptziel dieser Prozedur ist die Verstärkung einer gemeinsamen Idee des Quartiers, in der jeder Teilnehmer einen konkreten Beitrag leisten kann.

Anders als bei anderen qualitativen Methoden, etwa wie bei einem Experteninterview, wird bei den stummen Karten nicht so viel Wert auf einen Leitfaden gelegt, eher über die konkreten Möglichkeiten gewisse Themen anzusprechen:

(positive Eigenschaften des Quartiers/negative Eigenschaften, Gefühle gegenüber gewissen Orten im Quartier: Freundschaft (freundschaftlich), Gefahr, Vertrauen,

hässliche Orte, Orte der Versammlung, Orte der Gemeinschaft, Orte, die gemieden werden). Aus der Beziehung zu den verschiedenen Orten innerhalb des Quartiers resultieren auch die Wege, die von den Bewohnern am meisten gebraucht werden; diese Wege und deren Aufzeichnung auf den stummen Karten sind ein wichtiger Bestandteil des Verfahrens. Wenn die Teilnehmer eine ausführlichere Beschreibung machen wollen, können sie mit Hilfe von bereitgestellten Bögen ihre Meinungen bzw. Äußerungen vervollständigen.

Teilnehmer

Ähnlich wie bei den anderen angewendeten Methoden wurden die Teilnehmer aus einer Gruppe möglicher Informanten ausgesucht. Es müssten Leute sein, die eine klare Stellungnahme gegenüber der leitenden Forschungsfrage beziehen konnten. In diesem Fall es müssten Bewohner sein, die schon seit einiger Zeit im Quartier wohnen. Die Teilnehmer dieses Workshops waren dieselben der Fokusgruppe; nur in den letzten Workshops wechselten einige der Teilnehmer.

Nachdem die Teilnehmerliste aufgestellt ist, wird den Teilnehmern erneut die Studie erklärt und warum ihre Teilnahme so wichtig ist. Die Zusage der Teilnehmer wird dann kurz vor dem Workshop bestätigt.



Abb. 99 Mapping-Verfahren. Die Teilnehmerinnen beschreiben mit Farbstiften ihren Sektor. Was auf den Karten nicht erscheint, wird auf einem separaten Blatt Papier erfasst. Foto: Autor.

Ablauf des Workshops

- 1) Es wird den Teilnehmern das allgemeine Vorhaben der Studie geklärt; die Studie wird kurz beschrieben.
- 2) Es wird der Ablauf des Workshops geschildert.
- 3) Es wird der erste Satz Pläne verteilt (Sektor »Santo Tomás«).
- 4) Die Teilnehmer beschreiben ihre Wege; dann werden die Orte beschrieben.
- 5) Die Karten werden eingesammelt.

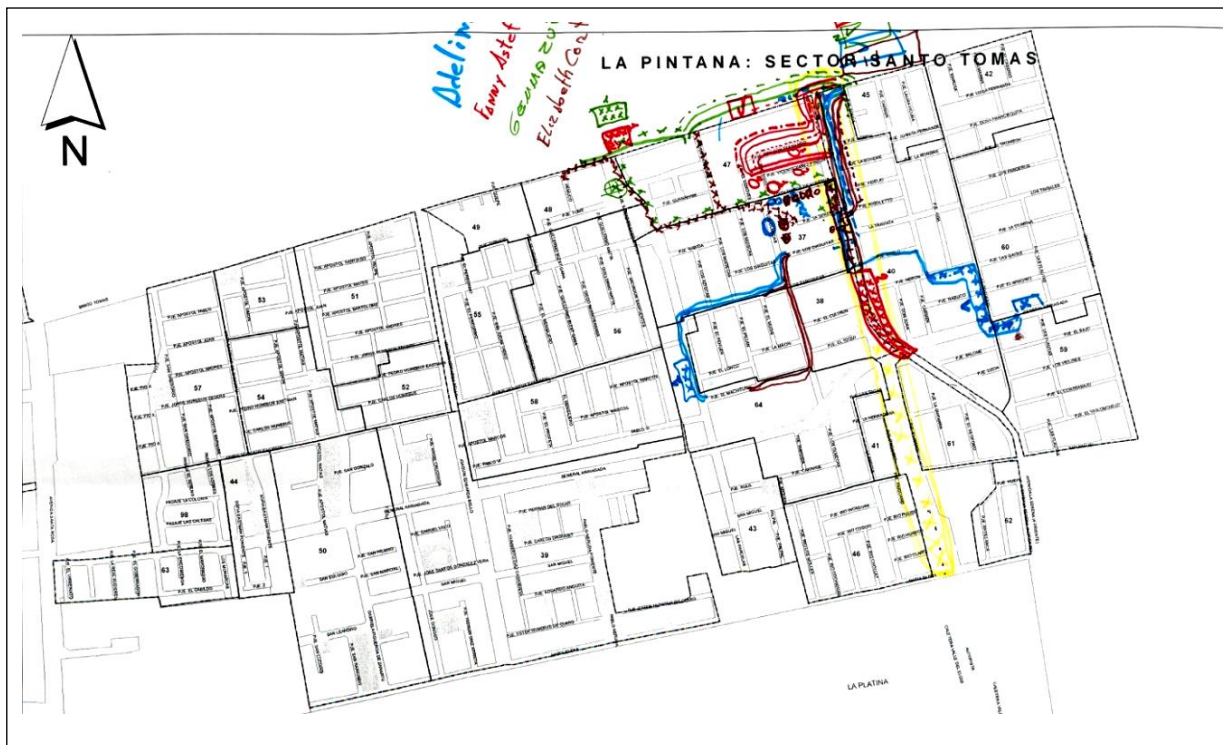


Abb. 100 Bei den stummen Karten werden Wege und Orte, die wichtig für die Bewohner sind, erfasst. Karte MAP 1_2 LP.jpg. Siehe elektronischer Anhang.

Beschreibung der Wege

Jeder Teilnehmer bekam einen Filzstift mit einer bestimmten Farbe.

Es werden Gruppen mit maximal vier Teilnehmern pro Karten-Satz gebildet.

Zunächst werden die Teilnehmer darum gebeten, die von ihnen meist benutzten Wege in die Karte zu zeichnen:

- Von zu Hause zur Bushaltestelle bzw. U-Bahnstation oder den Weg, den sie mit dem Fahrrad zurücklegen, wenn sie zur Arbeit gehen.
- Wege in die Kita/den Kindergarten/die Schule.
- Wege beim Einkaufen.
- Wege zu Freunden/Verwandten und Bekannten.
- Andere wichtige Wege (Stadtverwaltung usw.)

Jeder Weg wurde mit einem besonderen Strichmuster gezeichnet (==== / ----- / -----/ usw.)

Außerdem wurde jeder Weg mit einer Nummer versehen. Auf einem Bereich am Rande der Karte wird die persönliche Stellungnahme zu diesem Weg aufnotiert. Mit Bewertungen wie (gut, schlecht, gefährlich, angenehm) aber auch mit einer ausführlicheren Beschreibung (auf einem gesonderten Blatt Papier) wurden diese Wege erfasst.

Beschreibung der Orte

Nachdem die Teilnehmer mit der Beschreibung der Wege fertig sind, werden sie darum gebeten, gewisse Orte zu definieren und zu beschreiben. Diese Orte oder Areale werden mit einer Grenzlinie definiert. Für positive Eigenschaften wurde eine schräge Schraffur, für negative ein anderes Schraffur-Muster benutzt. Bei der Beschreibung werden sowohl die »Funktion« des Ortes als auch die Eigenschaften dieser Orte aufgelistet.

Funktionen:

- Verkehrsanbindungen, ÖPNV, Bushaltestellen, Autobahn u. a. (positive/negative Bewertung).
- Erziehungseinrichtungen; Schulen, Kitas, (positive/negative Bewertung).
- Einkaufen.
- Bewohnergruppierungen, Vereine, Clubs u. a.
- Kommunale Verwaltung, öffentliche Dienste.
- Sicherheit (Feuerwehr, Polizei).

-Öffentlicher Raum, Straßen, Sportanlagen, Grünanlagen.

Beide Verfahren wurden an beiden Plansätzen und somit in unterschiedlichen Maßstäben angewendet.



Abb. 101 In einem größeren Maßstab wurde die Beschreibung verschiedener Orten der ganzen Kommune beschrieben. Karte: MAP 2_1 LP.jpg. Siehe elektronischer Anhang.

Die Stadt:

Anschließend wird eine Beschreibung - diesmal nur schriftlich⁸ - von anderen Kommunen und Vierteln der Stadt gemacht. Die Teilnehmer beschreiben vor allem naheliegenden Kommunen. Sinn dieses Teils ist eher die räumliche Beziehung der Teilnehmer zur restlichen Stadt; auch die Mobilität bzw. das Fehlen von Mobilität innerhalb der Stadt festzustellen.

Aus den resultierenden Karten wird, ähnlich wie bei der Fokusgruppe, eine moderierte Diskussion eingeleitet. Diese Diskussion soll Näheres über den Bezug zum Viertel, zu der Autobahn und zur restlichen Stadt vermitteln.

⁸ Das ursprüngliche Design sah eine graphische Beschreibung anderer Viertel vor, aber aus Zeitmangel wurden diese nur schriftlich beschrieben.

Auswertung:

Jeder analysierte Maßstab wird separat ausgewertet.

Es wird gezählt, wie viele Wege von den Teilnehmern charakterisiert worden sind.

Mit Hilfe dieser Information wird eine Graphik⁹ erstellt, die die Assoziationen, Ideen und Eindrücke zu gewissen Orten/Wegen veranschaulicht. Aus den begleitenden Texten wird ebenfalls die Stellungnahme der Mitglieder zu gewissen Orten/Wege entnommen.

C. Foto Self-Elicitation

Die Informanten als Berichterstatter

Unter den verschiedenen qualitativen Forschungsmethoden, die innerhalb der Stadtanthropologie bzw. Stadtsoziologie entwickelt worden sind, gibt es mehrere, die sich der Fotografie bedienen, um Phänomene näher unter die Lupe zu nehmen. Man läuft aber ständig Gefahr, dass durch eigene Manipulation - gewollt oder aus Versehen - die Daten und vor allen Dingen die Deutung der Bilder verzerrt werden. Eine praktische Methode, die diese Distorsion minimieren soll, ist die Methode Foto-Self-Elicitation (Foto-Selbsterhebung) (Clark-Ibáñez 2007: 167 ff.)¹⁰. Bei dieser Methode werden Gruppen, die dann Fotos vom Viertel machen sollen gebildet; jede Gruppe bekommt einen Einweg Fotoapparat Kodak mit einem 35mm Film (ISO 400) für 27 Bilder.

Raum

Wie bei den anderen Vorhaben wurde die Sede Vecinal »San Alberto« (Versammlungsraum des Bewohnervereins San Alberto) benutzt.

Rekrutierung/Erklärung des Vorhabens:

Ähnlich wie bei der Fokusgruppe und den Mapping Workshops werden die möglichen Teilnehmer aus einer Gruppe potenzieller Informanten (Bewohnern) kontaktiert. Ihnen wird das Vorhaben erklärt und ein Termin für die erste Veranstaltung

⁹ Im nächsten Kapitel wird ausführlich über die Auswertung der Ergebnisse erörtert.

¹⁰ Foto-Self-Elicitation ist ein auf der Foto-Elicitation Methode basierendes Verfahren (Banks 2007: 65), ermöglicht aber eine drastische Reduzierung der Verzerrungsgefahr.

vereinbart. Das Foto-Self-Elicitation Verfahren erforderte die Veranstaltung von zwei Workshops.

Workshop 1: Anweisungen und Verteilung der Einweg-Fotoapparate (kleiner Workshop).

Workshop 2: Arbeit mit den entwickelten Fotos.

Kleiner Workshop

Ablauf

- a) Es wird darauf aufmerksam gemacht, wie wichtig die einzelnen Teile (Workshops) für die Reichweite des Forschungsvorhabens sind.
- b) Es werden vier Arbeitsgruppen mit vier Einwegkameras gebildet.
- c) Die Einweg-Kameras werden verteilt und die Bedienung der Apparate kurz erklärt:

Es wird den Teilnehmern erklärt, dass sie vor dem Aufnehmen eine mögliche Route/Weg innerhalb des Quartiers planen bzw. unter den Mitgliedern der jeweiligen Gruppe vereinbaren sollen. Die Teilnehmer sollen, wenn möglich, eine Stellungnahme mittels ihrer Aufnahmen beziehen; ein eigenes Vorhaben oder eine gewisse Idee entwickeln, wie sie ihr Viertel präsentieren wollen.

Es werden einige fiktive Beispiele geschildert.

Bei der Entwicklung dieser Idee oder dieses Leitfadens muss auch die Beziehung zu der neuen Autobahn mit einbezogen werden.

- d) Es werden unter den Teilnehmern kleine Notizhefte und Kugelschreiber verteilt. Die Idee ist, dass die Teilnehmer der Aktion zu jeder Aufnahme einen kurzen Kommentar verfassen.
- e) Die Teilnehmer haben eine Woche Zeit, die Fotos zu machen, allerdings können sie die Fotos innerhalb eines einzigen Tages machen.
- f) Es wird ein Termin für die Abgabe der Fotoapparate vereinbart.
- g) Die Moderatorin bedankt sich bei den Teilnehmern.

Nach einer Woche Zeit werden die Apparate eingesammelt. Bei der Einsammlung der Fotoapparate wird die Teilnahme beim zweiten Workshop erbeten.



Abb. 102 Letzte Anweisungen zum Foto-Self-Elicitation werden aufgeschrieben. Die Gruppen aus vier Bewohnerinnen des »Santo Tomás« Sektors mussten selber einen Leitfaden für die Aufnahmen vorschlagen. Foto: María Paz Carrasco.

Zweiter Foto-Workshop (großer Workshop):

Vorbereitung des zweiten Workshops.

Der Raum wird für den zweiten Workshop reserviert. Die Teilnehmer werden nochmals telefonisch kontaktiert um ihre Teilnahme zu bestätigen.

Ablauf

- a) Das Team bedankt sich für die Teilnahme am Workshop und am gesamten Verfahren.
- b) Die Fotos werden in geschlossenen Umschlägen verteilt und die Teilnehmer gebeten, die Fotos zu schauen und mit einem wasserunlöslichen Filzstift auf der Rückseite zu nummerieren.
- c) Jeder Teilnehmer wird gebeten, zu jedem Foto einen Kommentar zu verfassen, indem die folgenden Fragen beantwortet werden:
 - Warum haben Sie dieses Foto gemacht?
 - Was möchte Sie mit dem Foto zeigen?
 - Ist das Foto so gelungen, wie Sie es sich beim Aufnehmen vorgestellt haben?

-Was haben Sie neu beim Anblicken des Fotos entdeckt?

d) Nachdem die individuelle Arbeit abgeschlossen ist und die Fotos wieder eingesammelt werden wird eine Gruppendiskussion eingeleitet:

-Welche Eindrücke haben Sie von Quartier, nachdem Sie es aus dem Blickpunkt eines Fotografen betrachtet (erfasst) haben?

-Hat man Sachen entdeckt, die man früher nicht gesehen hat, die man vielleicht übersehen hat?

-Wie empfinden Sie den Einfluss/die Wirkung vom Bau der neuen Autobahn, nachdem Sie die Fotos gemacht haben? Hat sich dieses Empfinden irgendwie geändert?

-Was können Sie generell zu diesem Vorhaben/Workshop sagen?

e) Die Moderatorin bedankt sich bei den Teilnehmern.



Abb. 103 Die Fotos werden sortiert, dann werden die Eindrücke und Ideen auf einem Blatt Papier erfasst. Foto: María Paz Carrasco.

Datenerstellung

Für jeden Teilnehmer wird eine erste Sortierung anhand seiner Aussagen gemacht. Es wird eine Tabelle aufgestellt, bei der auf der einen Seite die Orte/Zonen vom Quartier aufgelistet werden; auf der anderen Achse wird die Bewertungsskala eingetragen.

In jedem Kästchen wird eine Nummer eingetragen; diese Nummer repräsentiert eine Äußerung. Die Liste der Äußerungen ist für alle Teilnehmer gemeinsam.

Mit den einzelnen Angaben der Tabelle 15 werden wiederum zwei Tabellen ausgefüllt: Tab. 16 mit positiven; Tab. 17 mit negativen Äußerungen.

Auswertung

Anschließend werden die Ergebnisse der Tabellen mit den Ergebnissen der Gruppendiskussion verglichen. Dadurch werden mögliche Inkonsistenzen beseitigt. Die daraus resultierende Information wird mit den Daten der anderen Workshops verglichen.

Tab. 15 ¹¹ Tabelle zur Charakterisierung der fotografierten Orte innerhalb des »Santo Tomás« Sektors.

ORTE/ZONEN	Sehr schlecht	Schlecht/negativ (-)	Neutral	Gut (+)	Sehr gut (++)
Ort 1	1				
Ort 2		5			
Ort 3				8	
Ort 4		4			
Ort 5			7		

¹¹ Die hier angeführte Tabelle dient nur als Anhaltspunkt zur Beschreibung des Datensammelungsverfahrens.

Tab.16 Positive Eigenschaften der fotografierten Orte.

Äußerung Nr.	Kurze Beschreibung der Äußerung	Ort 1	Ort 2	Ort 3	Ort 4
1		xx			
2			x		xx
3		x		x	
5			x		
6				x	xx

Tab.17 mit negativen Äußerungen der fotografierten Orte.

Äußerung Nr.	Kurze Beschreibung der Äußerung	Ort 1	Ort 2	Ort 3	Ort 4
7		xx			
8			x		xx
9		x		x	
10			x		
11				x	xx

D. Experteninterviews; eine Methode, die in allen Phasen eingesetzt wurde

Zur Auswahl der Experten.

In einer ersten Phase der Datensammlung (Ende 2007) wird bereits Kontakt mit verschiedenen Bewohnern des Viertels (Experten) aufgenommen:

»Eine Person wird zum Experten gemacht, weil wie auch immer begründet annehmen, dass sie zwar nicht alleine besitzt, das aber doch nicht jedermann bzw. jederfrau in dem interessierenden Handlungsfeld zugänglich ist. «

(Meuser und Nagel 2010: 461)

Es sind Personen, die die Realität des Viertels sehr gut kennen. Es sind Vertreter der Bewohner vor der Gemeinde (Stadtverwaltung); zum Teil sind es auch Personen, die einen tiefen Einblick in das Geschehen des Lebens im Viertel haben. Die Idee ist, in einer zweiten Datensammelungsphase (Anfang 2011) erneut mit diesen Informanten Interviews zu führen, diesmal aber mit einer klaren Strategie des Interviews. Es werden auch neue Informanten interviewt, die ein komplementäres Wissen über die Umstände im Viertel beitragen können.

Zu den Interviewstrategien.

Es ist ratsam, für jeden Experten ein individuelles »leitfadengestütztes offenes Interview« (Meuser und Nagel 2010: 464) zu definieren, aber alle Interviews würden letztendlich dieselbe Struktur haben; es wird mit sehr allgemeinen Fragen gestartet, die das Vertrauen zwischen dem Interviewer und dem Informanten stärken sollten. Nach und nach wird auf spezifische Fragen zugesteuert, die das Verhältnis zwischen den Bewohnern und dem Bau der neuen Autobahn beschreiben sollten. Es werden keine Suggestivfragen formuliert (Fragen die explizit oder implizit die Antwort enthalten).

Das Experteninterview verläuft nach folgendem Muster:

1 Der Experte /Die Expertin:

Vorfrage: Welche Person verfügt über ausreichend erfahrungsgestütztes Wissen, das die Fragen zum Forschungsgegenstand beantworten kann?

- Person anschreiben und anrufen: Ziel und Inhalt der Forschung darlegen; Transparenz
- Akzeptiert die angefragte Person die Rolle als Experte? Falls nein→ kein Interview
- Ist die angefragte Person auch wirklich Experte für meine Fragestellung? Falls nein→ kein Interview
- Den Kontext des gewählten Experten berücksichtigen: Funktion, Status usw.

2 Leitfaden:

Der Leitfaden wird konstruiert:

- Einteilung: Einstiegsfragen; Frageblöcke gemäß den Themen und Unterthemen; Dank.
- Abfolge der Frageblöcke gemäß der Sachlogik festlegen; die voraussichtliche Gesprächsdynamik bedenken (heikle Fragen zuletzt).
- Funktionskontext der Befragung berücksichtigen: Wie reagiert die Person auf mich als Interviewer? Was erwartet sie von mir?
- Sachlichkeit anstreben: direkt und klar fragen, keine (tiefen-)psychologischen Fragen stellen!
- Mögliche Antworten überlegen; falls eine Frage eindeutig→ Frage neu überlegen.

↓

Vortest

↓

3 Planung und Durchführung der Datenerhebung:

Planung

- Vorinformation an Experten: z. B. Anschreiben, E-Mail mit Fragensauswahl; sich von Experten Einverständnis zur Befragung geben lassen.
- Termin vereinbaren und Gesprächsdauer festlegen (ca. 1 Stunde)

Durchführung:

- Protokollieren: Tonband- und Handprotokoll, inkl. Angaben zu Zeit, Ort, Teilnehmern;
- Wichtige Beobachtungen notieren: Störungen, neue Fragen.
- Schluss: Gelegenheit zum Rollenaustausch geben: Was möchten Sie von mir wissen?

4 Auswertung:

- Gibt es »leere« Aussagen? (Andere Antwort nicht möglich)
- Antworten auf Hypothesen.
- Antworten auf die leitende Forschungsfrage.
- Antworten, die das Thema in neuer Struktur erscheinen lassen.

5 Veröffentlichungen:

- Wünschen Befragte anonym bleiben?
- Autorisierung von Zitaten: Falls von Befragten oder zur eigenen Absicherung gewünscht.

Einschränkungen bei der Einsetzbarkeit der ausgewählten Methoden.

Nicht jede Methode ist überall einsetzbar

Anders als beim Studienfall in »La Pintana«, ist es beim Projekt »La Reserva« nicht leicht, die Bewohner zu einem Workshop zu ermuntern. Im ursprünglichen Design der Datenerhebung waren mehrere Workshops vorgesehen, aber nicht einmal Informanten, die über Bekannte kontaktiert wurden, sind mit einer aufwendigen Teilnahme an den vorgesehenen Workshops einverstanden. Trotz mehrerer Versuche bei verschiedenen »vecinos« (Bewohner), blieb das Vertrauenslevel nur auf einem äußerst niedrigen Niveau.

Es wird auch in Erwägung gezogen, dieses Fallbeispiel nicht weiter zu betrachten. Aber die Tatsache, dass jeder Fall seine eigenen Eigenschaften und Schwierigkeiten zur Durchführung von bestimmten Methoden hat (Flick 2007a, Barbour 2007), zusammen mit der Gewissheit der Wichtigkeit einen Fall zu beschreiben, dass für die Schilderung des Ausmaßes des Phänomens unentbehrlich ist, sprachen für die Entscheidung, »La Reserva« so gut wie möglich zu erforschen und als gültiges Fallbeispiel aufrecht zu erhalten.

Es ist auch nicht nur die Komplexität des Datenerhebungsverfahrens, wovor die Bewohner von »La Reserva« zurückschreckten. Allein die Tatsache über ihr Privatleben bzw. über ihre Mobilitätsgewohnheiten zu sprechen, ist ihnen, wenn nicht gerade eine unerhörte, aber zumindest eine sehr verdächtige Angelegenheit. Ferner fungierten im Fall von »La Pintana« die Behörden und Vertreter der Bewohner als Vermittler, die gewissermaßen das Forschungsprojekt den Bewohnern selbst vorgestellt hatten. In einem »barrio cerrado« dagegen existieren zwar Vertreter der Eigentümer, aber da die Mehrheit kein Anliegen bzw. kein gravierendes Problem hat, werden diese Vertreter nicht wahrgenommen. Auch spielen Behörden im Leben dieser Zuzügler keine bedeutende Rolle. Die Ursachen der Ablehnung seitens der Bewohner der neuen »barrios cerrados«, an einer solchen Studie teilnehmen zu wollen, werden im nächsten Kapitel dargelegt.

Plan B: Eine realisierbare Datenerhebung

Die vernünftigste Strategie war, eine der Methoden so gründlich wie möglich anzuwenden. Da die Gruppenveranstaltungen nicht organisiert werden können, entscheidet man sich letztendlich für die Experteninterviews. Es wird dann versucht, so viele Einzelinformanten wie möglich zu engagieren, um einen repräsentativen Korpus an Interviews zu erreichen. Die Vereinbarung von Terminen und Orten ist dabei äußerst schwierig; viele potentielle Teilnehmer führen als Entschuldigung für eine Absage mangelnde Zeit an. Einige, die eine Zusage machten, wollen unbedingt anonymisiert (man durfte keine Bild- bzw. Tonaufnahmen machen) oder nur telefonisch interviewt werden.

Es konnten drei Typen von Interviews gemacht werden:

- a) Ein offenes Interview, bei dem die befragte Person keine Vorbehalte hat.
- b) Interviews bei denen die Informanten anonymisiert werden wollen.
- c) Telefonische Interviews.

Tab. 18 Interviews

INTERVIEWS-VERZEICHNIS								
KÜRZEL	DATEITYP / AUFZEICHNUNG	DATENERHEBUNGSFORM	DATUM	ORT	TEILNEHMER	BESCHÄFTIGUNG	THEMA	
DW_A0006.wav	Audiodatei	Experteninterview	10.08.2007	Konzessionsabteilung MOP	Herr Ricardo Lagos	Ingenieur/Abteilungsleiter	Das Stadtautobahnensystem	
DW_B0005.wav	Audiodatei	Experteninterview	21.08.2007	Sektor Santo Tomás	Herr Eduardo López	Bewohnervertreter	Autobahn Acceso Sur	
EI 1	Schriftliches Protokoll	Experteninterview	11.01.2011	Planungsamt Gemeinde La Pintana	Herr Víctor Vera	Geograph / Planungsamt	Kommune La Pintana / Santo Tomás	
DW_B0015.wav	Audiodatei	Fokusgruppe	19.01.2011	Versammlungsraum Bewohnerverein »San Alberto«- Pasaje Tomé 0803 Sektor »Santo Tomás« Gemeinde »La Pintana«.	Frau Elizabeth Cortés Frau Paola Pino Frau Paola Escobar Frau Elba Manríquez Frau Eva Rosales Frau Paola Pimentel Frau Elizabeth Letelier Frau Ximena Menares Frau Raquel Durán Frau Fanny Astete Frau Cecilia Abarca Frau María Sánchez Frau Vilma Espinoza Frau Sandra Fernández Frau Gemma Zúñiga	Bewohnervertreterin / Hausfrau. Bewohnerin / Gelegenheitsarbeiten. Bewohnervertreterin / Hausfrau. Bewohnerin k.A. Bewohnerin / Hausfrau. Bewohnerin k.A. Bewohnerin k.A. Bewohnerin k.A. Bewohnerin k.A. Bewohnerin / Aushilfe. Bewohnerin k.A. Bewohnervertreterin / kleine Unternehmerin Bewohnerin k.A. Bewohnerin k.A. Bewohnerin / Hausfrau	Der Bau der Autobahn »Acceso Sur«	
DW_B0016b.wav	Audiodatei	Experteninterview	02.02.2011	Versammlungsraum Bewohnerverein »San Alberto«- Sektor »Santo Tomás« Gemeinde »La Pintana«	Frau Vilma Espinoza	Bewohnervertreterin	Konflikte mit den Behörden beim Bau der Autobahn »Acceso Sur«.	
TEI 2	Schriftliches Protokoll	Telefonisches Experteninterview	12.02.2011	-----	Frau Andrea Giménez	Bewohnerin Chicureo / Angestellte	Benutzung von Stadtautobahnen und das Leben in einem »Condominio«.	
EI 2	Schriftliches Protokoll	Experteninterview	14.02.2011	-----	weibliche Teilnehmerin (anonymisiert)	Bewohnerin Chicureo / Agronomin	Benutzung von Stadtautobahnen und das Leben in einem »Condominio«.	
DW_B0018a.wav	Audiodatei	Experteninterview	18.02.2011	Parzelle Nr. 151 / Condominio La Reserva	Herr Juan Cárdenas	Bewohner Chicureo / Unternehmer	Benutzung von Stadtautobahnen und das Leben in einem »Condominio«.	
DW_B0018b.wav	Audiodatei	Experteninterview	18.02.2011	Parzelle Nr. 151 / Condominio La Reserva	Frau Karina Stuardo	Bewohnerin Chicureo / Architektin	Benutzung von Stadtautobahnen und das Leben in einem »Condominio«.	

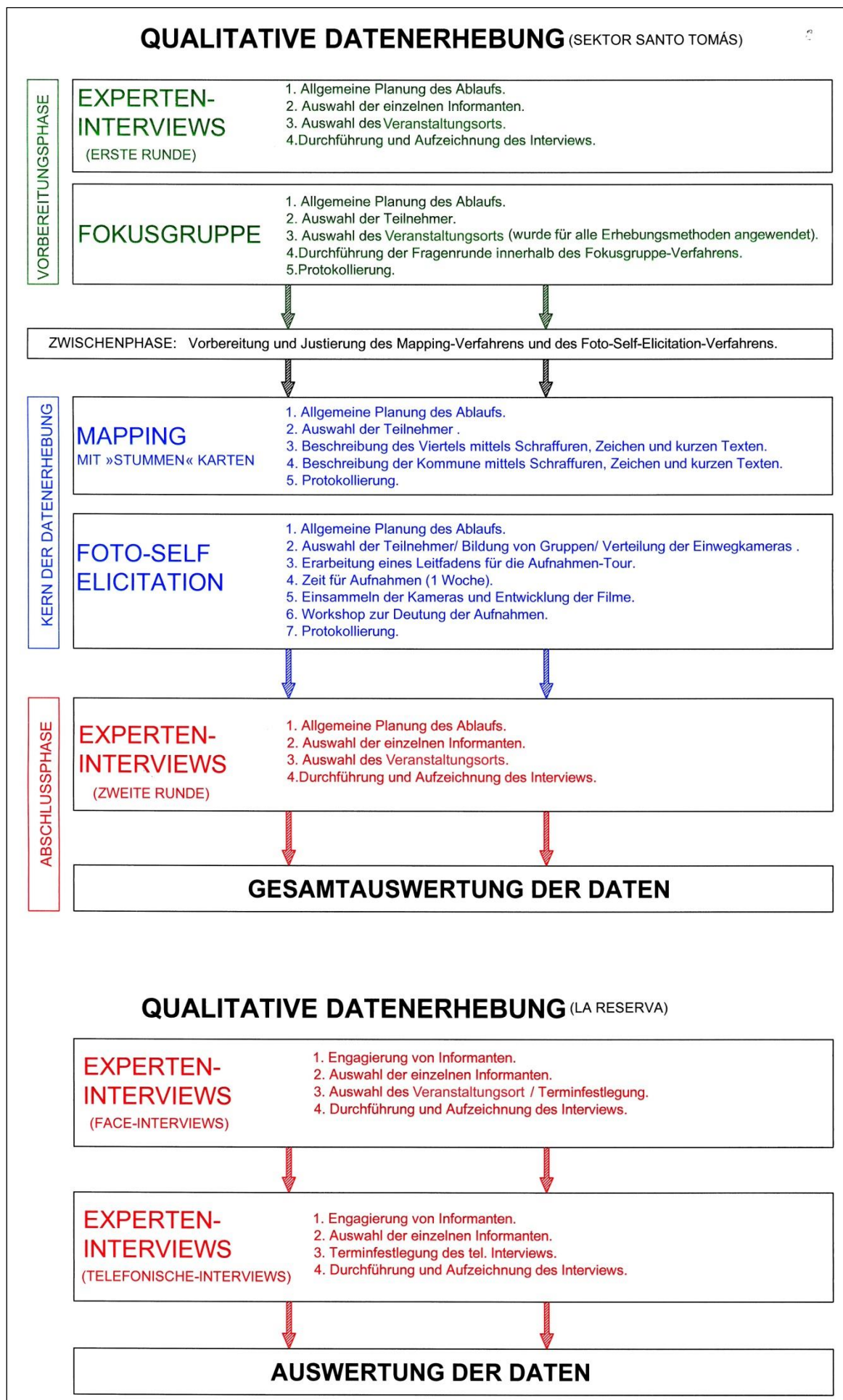


Abb. 104 Datenerhebung.

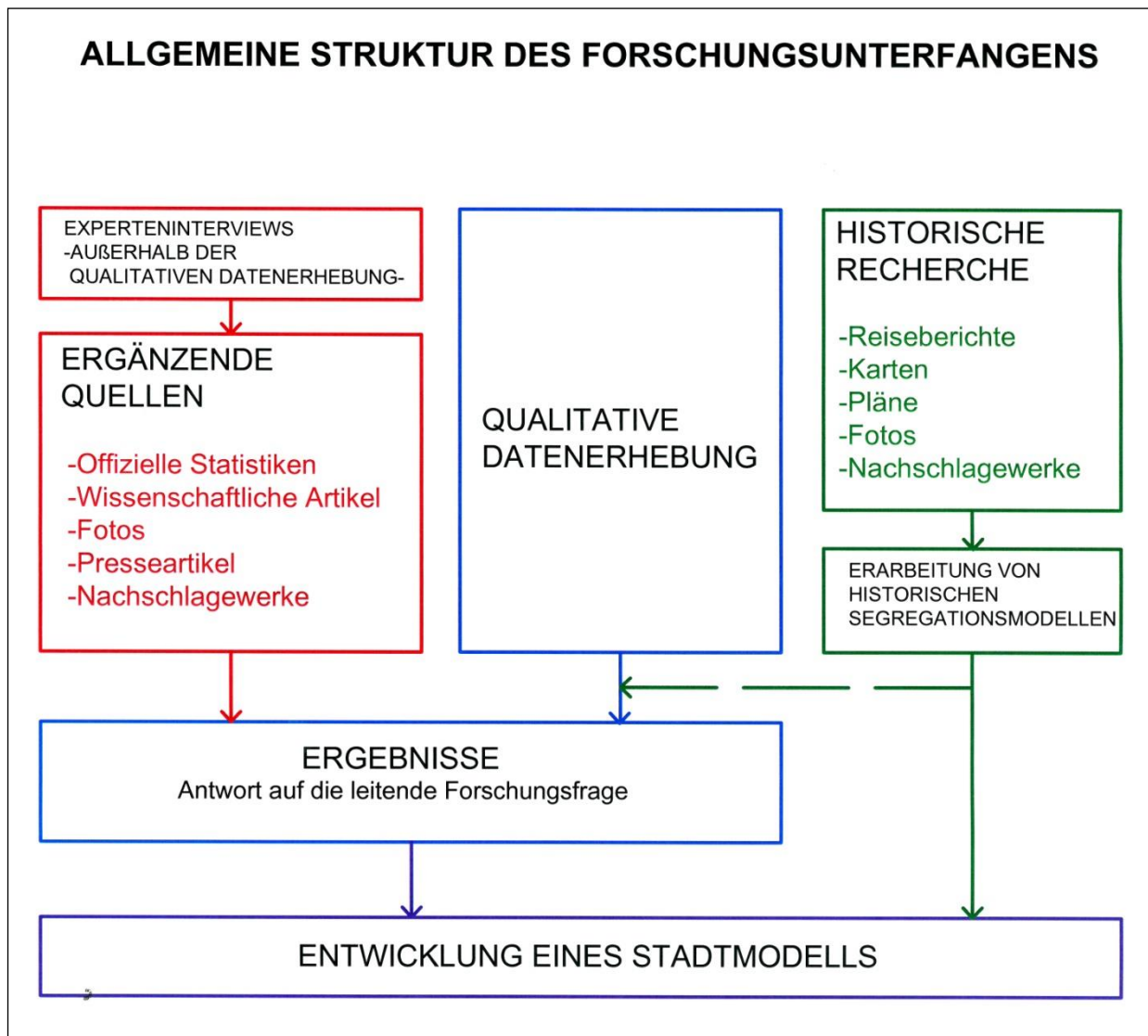


Abb. 105 Struktur des Forschungsunterfanges.

Kapitel 11. Neuer Bau, neues Leben?

Die Auswirkungen vom Bau der Autobahnen aus der Sicht der Bewohner

Allgemeines zur Auswertung der Daten

Die gesammelten Daten wurden zunächst einzeln analysiert, d. h. die Ergebnisse jeder Prozedur wurden einzeln ausgewertet. Dann wurden alle Ergebnisse und Daten verglichen, um Regelmäßigkeiten feststellen zu können. Der wichtigste Grund dafür ist die klare Kodierung der gesammelten Daten. Die Kodierung »mechanics of coding« setzt eine gründliche und sorgfältige Analyse und Aufmerksamkeit des gesammelten Materials (intensive seeing) voraus (Gibbs 2007: 41). Von den mehreren Möglichkeiten der Kodierung hat sich der Autor für die Version »open coding« entschieden: »where the text is read reflectively to identify relevant categories.« (Gibbs 2007: 50). Der Autor geht davon aus, dass jede eingesetzte Methode eine besondere Kodierung voraussetzt. Die relevanten Aussagen entstehen bei der Auswertung der einzelnen Verfahren und werden nur anschließend gegenübergestellt. Diese Prozedur ermöglicht eine klare Validation der Ergebnisse, denn sie schließt mögliche Verzerrungen, Missverständnisse und Meinungsänderungen aus und ist zugleich eine kohärente Fortsetzung der Triangulationsmethode (Gibb 2007: 95). Die Daten der zweiten Fallstudie werden separat ausgewertet. Für die Erarbeitung der Schlussfolgerungen und die Antwort auf die Forschungsfrage werden beide Fälle in Erwägung gezogen.

Vorbereitungsphase im Viertel »Santo Tomás«; das Erlangen eines Grundwissens über einen komplexen Konflikt

Erste Interviews

Die ersten Interviews waren in erster Linie auf das Erlangen eines Grundwissens über den Konflikt um den Bau der Autobahn »Acceso Sur« in der Kommune »La Pintana« ausgerichtet, aber das Ergebnis dieser Phase erwies sich als ein sehr wertvolles Werkzeug zur Sammlung von Eckdaten, die zur Erstellung eines Gesamtbildes der Konflikte im Viertel »Santo Tomás« dienten.

Der Bau der Autobahn war längst nicht der Ursprung eines akuten Konfliktes, es handelte sich eher um einen Katalysator einer bereits verschärften Konfliktsituation, die zu eskalieren drohte; denn die Konflikte im Viertel gehen mindestens auf das Jahr 1996 zurück. Strukturschäden der Sozialwohnungen, die in vorigen Jahren nur teilweise behoben wurden, gaben den Anstoß für die Zusammenlegung verschiedener Bewohner-Gruppierungen, die den Bau der neuen Autobahn nicht nur als Bedrohung, sondern auch als Investitionsmöglichkeit für die Kommune betrachteten:

»Wir (die Bewohner vom Viertel Santo Tomás) haben einen eigenen Vorschlag entwickelt; man könnte einen größeren Streifen am Rande der Autobahn enteignen und somit eine große Grünanlage bauen; so würde unsere Kommune einen richtigen Park bekommen und gleichzeitig würde man das Problem der Wohnungen mit Strukturschäden beseitigen, aber bis jetzt wurden wir nicht gehört und niemand scheint in der Lage zu sein, der Katze die Schelle an den Hals zu hängen.«

(Interview Eduardo López DW_B0005 Min 3: 40).

Für die Gemeinschaft »Santo Tomás« und auch für alle Anwohner der Straße La Serena bedeutete die Ankündigung der Bau der Autobahn eine Verschärfung unbewältigter Konflikte. Es waren die Strukturschäden, aber auch das Problem mit den Wohnungsbaukreditnehmern (siehe Kapitel 9), die sich zur langen Liste der sozialen und infrastrukturellen Probleme addierten: Drogenkonsum, strukturelle Arbeitslosigkeit und Überfüllung vieler Wohnungen, die bis drei Familien beherbergen.

Auch das Interview mit Herrn Vera vom Planungsamt der Gemeinde »La Pintana« deutete auf eine Verdichtung verschiedener latenter Probleme hin:

»Ich glaube, dass die Sache mit der Autobahn sich mit anderen Themen gemischt hat und dadurch ist die dicke Luft entstanden. Aber für mich ist klar, dass es den Leuten, die in der Nähe der Autobahn wohnen, sehr schwer fällt, alle Themen auseinanderzutrennen. «

(Interview Victor Vera: Anhang EI 1)

Das Gesamtbild, das der Autor sich von Pressemitteilungen und Fernsehberichten machen konnte, war begrenzt; die Berichterstattungen konzentrierten sich am Anfang des Konflikts hauptsächlich auf den Bau der Schallschutzmauern, die die Häuser in unmittelbarer Nähe der Baustelle vor dem Baulärm schützen sollten, die aber von den Anwohnern als eine unzumutbare Maßnahme betrachtet wurde. Über andere latente Konflikte wurde schlicht nicht informiert. Nur durch die Interviews, die in der Anfangsphase der Datensammlung gemacht wurden, konnte der Autor die Komplexität der Konfliktsituation dimensionieren.

Bevor man mit der systematischen Anwendung des geplanten Methodenbündels ansetzte, hatte man bereits die Konturen des Konflikts relativ klar vor Augen: Es war nicht die Explosion eines unerwarteten Konflikts, sondern die Anhäufung langwieriger Konflikte, die auf die Gemeinschaft von »Santo Tomás« und auf all die Anwohner, die in unmittelbarer Nähe der zukünftigen Stadtautobahn wohnten, zukamen. Die Zuspitzung der Situation war auch zum großen Teil auf die plumpe Verhandlungsweise der Behörden zurückzuführen. Diese Grundkenntnis über die Situation im Viertel »Santo Tomás« wurde durch die einzelnen Informationen, die in informellen Gesprächen, aber auch in den Interviews der ersten Vorbereitungsphase gesammelt wurden, erlangt. Zu diesem Zeitpunkt hatte der Autor keine klare Idee, wie sich der Eskalationsprozess zugetragen hatte. Dafür fehlte der Handlungsfaden. Es musste eine Narration des Konflikts rekonstruiert werden, und dafür erwies sich die Fokusgruppe als besonders geeignet.

Fokusgruppe als kollektive Narration

Diese Methode war ursprünglich als Annäherungsstrategie geplant, aber es entpuppte sich als eine verlässliche Informationsquelle, die zur Rekonstruktion einer Narration der Ereignisse diente. Es war nicht nur eine Feststellung von Ereignissen, darüber hinaus es war eine komplette Schilderung der Entfaltung des Konflikts um den Bau der neuen Autobahn. An manchen Stellen übernahm eine Person die Rolle des Erzählers oder des Berichterstatters, aber es handelte sich nicht um eine monopolistische Rollenübernahme, sondern es war eher ein fließender Dialog unter den Teilnehmer und mit der Moderatorin.

Die Teilnehmer erzählten zunächst, wie sie vom Projekt erfuhren:

»Es begann im Jahre 1998, als Ricardo Lagos¹ noch Minister für öffentliche Bauten (MOP) war. Man hat einige Vertreter der Anwohner zu einem Vortrag geladen. Da wurde über den künftigen Bau einer Autobahn gesprochen, die möglicherweise durch unsere Gemeinde verlaufen würde, es wurden aber keine Pläne gezeigt. Damals hat die Vertreterin Rosa Alarcón zu diesem Treffen eingeladen, aber es wurden einige Vertreter anderer Sektoren ausgeschlossen bzw. nicht eingeladen.«

(Fokusgruppe Datei DW_C0015. Min 2:58)

Die Teilnehmer erzählten dann, dass mehrere Jahre vergingen, ohne jede weitere Nachricht über dieses Projekt zu erfahren; sie vermuten, dass die Gemeinde ebenfalls nicht über klare Informationen vom Projekt verfügte (DW_C0015. Min

¹ Ricardo Lagos Escobar, chilenischer Politiker, 1993-1998 Minister für öffentliche Bauten und 2000-2006 Staatspräsident. Unter Lagos als Präsident wurde der endgültige Anstoß zum Bau neuer Stadtautobahnen gegeben.

3:25). Nur durch einige Fernsehberichte, die über Enteignungen in anderen Kommunen berichteten, wurden sie allmählich auf das Thema aufmerksam gemacht. (DW_C0015. Min 4:38). Aber die Arbeiten begannen ohne jede Vorankündigung. Der Anfang der Bauten hat die Anwohner völlig überrascht; sie konnten nicht so schnell eine gemeinsame Front bilden. Während dieses Prozesses haben sie gemerkt, dass die Ministerien MINVU und MOP bereits vor zwei Jahren mit einzelnen Anwohnern geheim gehaltene Gespräche geführt hatten; man hatte seit längerer Zeit viele mit Aktentaschen ausgestatten junge Frauen gesehen, die einige Anwohner in der Nähe von »Avenida La Serena« aufsuchten. Viele dieser Anwohner hatten ein Entschädigungsgeld bekommen; die Summe, die sich auf 7,2 Mio. chilenische Pesos belief (ca. 11.300 €), wurde für die Suche nach einer Alternativ-Wohnung während des Baus der Autobahn, aber auch als Abfindungssumme für die Verlegung von Regenrohren in den Vorgärten der betroffenen Häuser bestimmt. Allerdings durften diejenigen, die die Summe angenommen hatten, keinen weiteren Anspruch auf Entschädigung erheben. Die Erkenntnis über diese Verhandlungsstrategie empörte die Bewohner von »Santo Tomás« und anderen betroffenen Sektoren und gleich darauf entflammte ein Aufstand, der zu einem lang anhaltenden Stopp der Bauten² führte: Während der Nacht wurden Zäune aufgerissen und Bagger und Walzen in Brand gesteckt. Während des Tages wurden Demonstrationen mit Transparenten und Sitzblockaden organisiert.³ Diejenigen, die bereits das Entschädigungsgeld bekommen hatten, haben sich ebenfalls den Protestierenden angeschlossen. Alle Teilnehmer bestanden wiederholt darauf, dass es sich um eine gezielte Strategie der Behörden handelte, mit verschiedenen Gruppen bzw. Bewohnern einzeln oder getrennt zu verhandeln (DW_C0015. Min. 10).

Die Teilnehmerinnen schilderten dann die verschiedenen Schäden, Behinderungen und Belastungen, die sie während der Bauzeit ertragen mussten (DW-C0015 Min. 14): Durch die Verlegung von Rohren in den Vorgärten der anliegenden Häuser wurde die Mehrheit der häuslichen Kanalisationen und Lüftungsanlagen beschädigt. Nach einigen Wochen konnte (kann immer noch) der Gestank von Abwässern überall gerochen werden. Die LKWs mit großen Lasten haben die dünne Asphaltschicht der inneren Gassen zerstört. Die bereits 1995 amtlich verzeichneten Bauschäden an den

² Die Bauten um die Autobahn »Acceso Sur« wurden mehrmals eingestellt. Die ersten Arbeiten im südlichen Abschnitt der Autobahn mussten zwischen 2003 und 2004 wegen rechtlicher Probleme gestoppt werden. Auch zwischen 2004 und 2005 kam es zu Verzögerungen durch zeitweilige Unterbrechungen. 2007 kam es zu einer totalen Stilllegung der Arbeiten im Sektor »Santo Tomás« durch mehrere koordinierte Aktionen seitens der Bewohner. Quelle: Eigene Recherche, MOP und www.sitiusur.cl (Conflictos urbanos).

³ Bei dem Fokusgruppe-Workshop wollte niemand offen und im Detail über die in Brand gesetzten Maschinen sprechen (DW_C0015. Min 6:14), aber es war klar und offenkundig, dass einige der Anwesenden entweder beteiligt waren oder direkten Kontakt zu Leuten hatten, die in diesen Aktionen verwickelt waren.

Sozialwohnungsblöcken wurden durch die starken Erschütterungen, die bei den Bauarbeiten erzeugt wurden, verschlimmert. Die Anwohner von »Santo Tomás« haben dann den unabhängigen Gutachterdienst des IDIEM⁴ zu Rate gezogen, um sowohl das Ausmaß der verursachten Schäden als auch die angewendeten Baumethoden zu überprüfen. Bei dem vereinbarten Besichtigungstermin, so die Bewohner, hat die Baufirma zwei 15 Tonnen schwere Walzen gegen eine 10 Tonnen schwere Maschine ausgetauscht. So waren die durch die Walze erzeugten Erschütterungen nicht so heftig. Die von der IDIEM entsandte Ingenieurin sagte aber zu den Anwohnern, dass es sich hier »um ein politisches Problem und nicht um ein technisches Problem handle« (DW_C0015 Min. 33:43), denn man müsse eigentlich alle Häuserblöcke des Sektors gründlich reparieren.



Abb. 106 klar ersichtliche Risse an den Wänden und an den Betonplatten eines Wohnblocks des Santo Tomás Sektors Foto: Autor.

Außerdem hielt sich die Baufirma an den legalen Arbeitszeiten nicht, denn es wurde ununterbrochen zwischen 7 Uhr und 23 Uhr gearbeitet, was eine große Lärmbelastung für die Anwohner bedeutete.⁵ Durch die konstante Ein- und Ausfahrt von schweren Lastwagen kollabierte nicht nur die dünne Asphaltschicht der engen Gassen im Sektor »Santo Tomás«, sondern wurde auch die Durchfahrt von anderen Fahrzeugen versperrt; so kam es auch zu dem Punkt, dass einige Brände von der

⁴ Das IDIEM (Instituto de Investigaciones y Ensayos de Materiales) der Universidad de Chile ist ein von der ältesten Universität Chiles abhängiges Institut zur Materialprüfung. Quelle. www.idiem.uchile.cl

⁵ Laut Gesetzgebung darf bei Bauarbeiten in urbanen Räumen nur zwischen 8 Uhr und 20 Uhr gearbeitet werden; alles was diese Zeit überschreitet, verstößt sowohl gegen die einzuhaltende Ruhezeit als auch gegen die Bestimmungen der Arbeitsdirektion des Ministeriums für Arbeit über Arbeitszeiten für die Baubranche. http://www.dt.gob.cl/legislacion/1611/articles-97484_recurso_1.pdf

Feuerwehr nicht bekämpft und Schwerkranke nicht vom Krankenwagen abgeholt werden konnten.

Anschließend haben die Bewohnerinnen über den Folgen des Baus der Autobahn gesprochen: »Zum Thema Autobahn gibt es ein Vorher und ein Nachher, wir kämpfen immer noch ums Vorher« (DW_C0015 Min. 23:48).

Fast alles, was während des Baus der Autobahn beschädigt wurde, ist in diesem Zustand geblieben: Das Straßenniveau von »Avenida La Serena« (oberhalb der unterirdischen Autobahn) stieg um etliche Zentimeter, so dass das gesamte Regenwasser jetzt in die Straßen des Viertels fließt. In den Wintermonaten haben die Bewohner eine Schlammmasse vor ihren Häusern (das vor dem Bau bestehende Abwassersystem wurde beschädigt und die Asphaltschicht von Gassen und Straßen existiert nicht mehr). Auf den Rückbauarealen an der »Avenida La Serena«, auf denen früher Sozialwohnblöcke standen, sind zu illegalen Mülldeponien geworden. Durch »Avenida La Serena« fahren beinahe ausschließlich Laster, deren Fahrer die Maut der Autobahn nicht zahlen wollen; die Teilnehmerinnen sprechen wiederholt von dem erhöhten Risiko, an Verkehrsunfällen beteiligt zu sein, zumal die im Originalprojekt vorgesehenen Ampeln an den Kreuzungen von »Avenida La Serena« und »Santo Tomás-Straße« und »Avenida La Serena« zur »Avenida General Arriagada« nicht installiert wurden und die Fahrzeuge wesentlich schneller durch die Straße fahren als vor dem Bau der Autobahn (DW_C0015 Min. 25:23).

Die Teilnehmerinnen hatten ein klares Fazit über die Auswirkungen des Baus der Autobahn »Acceso Sur« durch ihre Kommune:

»Im Allgemeinen kann man behaupten, dass der Bau der Autobahn nur Schaden angerichtet hat; sehen Sie nur, wie es in anderen Kommunen aussieht. Ab Santo-Tomás-Straße Richtung Süden: Was ist die große Investition, die gemacht worden ist? Nördlich von Santo Tomás sieht die Sache ganz anders aus. Unsere Kommune wurde nicht aufgewertet, ganz im Gegenteil. Die positiven Aspekte, die durch den Bau der Autobahn erzeugt wurden, die waren nicht für unsere Gemeinde. ›La Pintana‹ wurde dadurch nicht aufgewertet. Ich würde das Wort ›Vernachlässigung‹ nennen, um nicht ein anderes schlimmeres Wort zu gebrauchen.«

(Aufzeichnung Fokusgruppe DW_C0015 Min. 30:41)

Beim Fokusgruppen-Workshop konnten die wichtigsten Aspekte des Konflikts um den Bau der Autobahn »Acceso Sur« erfasst werden, aber mit Hilfe dieses Verfahrens konnten weder Details beschrieben, noch das reale Ausmaß der Auswirkungen der Autobahn im Alltag festgestellt werden. Die durch diese Prozedur erworbene Information war sehr wichtig für die Justierung der anderen geplanten

Datenerhebungsmethoden. Sowohl das Mapping-Verfahren als auch die Foto-Self-Elicitation Methoden zusammen mit anschließenden Interviews sollten Licht auf die leitende Forschungsfrage über das Segregationsmuster sowohl auf der Viertel-Ebene, als auch für die Stadt als Gesamtheit werfen.

Mapping-Verfahren

Die vertrauten Wege der Bewohner

Die Markierung der Wege auf den Karten diente in erster Linie zur Kontrolle der Übereinstimmung mit den beschriebenen Orten. Es wurden die Wege, die von jedem Teilnehmer mindestens ein Mal am Tag zurückgelegt werden, auf die Karten gezeichnet. Gezeichnet wurden die Wege zur Bushaltestelle, zur Kita, zu Freunden und Bekannten, zum Einkaufsladen oder zur Bäckerei. Es handelte sich um Wege, die eine wichtige Rolle in den täglichen Aktivitäten der Teilnehmer spielen.

In allen Fällen konnte festgestellt werden, dass die Wege, die von den Teilnehmerinnen gezeichnet wurden, fast immer diejenigen Orte und Areale passierten, die im zweiten Teil des Verfahrens (Orte und Zonen des Viertels) im Detail beschrieben wurden. Die Wege, die innerhalb des Straßennetzes des Viertels verlaufen, wurden relativ neutral empfunden, als seien sie Teil des gespürten eigenen Raumes, eine Erweiterung des eigenen Hauses; die großen Straßen dagegen bekamen viel mehr Aufmerksamkeit und deren Beschreibung überlappte sich mit derer der Orte und Areale. Die Straße, besonders diejenige mit viel Verkehr, wird hauptsächlich als Raum, als Ort empfunden.

Auch bei der Beschreibung von den zurückgelegten Wegen innerhalb der Kommune und der Stadt konnten oder wollten die Teilnehmerinnen nicht viel äußern. Die Teilnehmerinnen waren in der Lage, viel mehr Information über Orte sowohl von der Kommune als auch von der Stadt zu geben.

Die Orte im Viertel

Das Mapping-Verfahren erlaubte nicht nur eine klare Auseinandersetzung mit dem eigenen Wohnumfeld, sondern war eine Möglichkeit, das eigene Wohnviertel mit neuen Augen betrachten zu können. Jeder Teilnehmer warf einen neuen Blick auf den vertrauten Raum, der durch den täglichen Umgang seine Besonderheiten verschleiert hatte.

Die Beschreibung des eigenen Raumes hat 2 Aspekte offengelegt: Zum einen wird der Raum als eigen und als Heim empfunden, zum anderen wird dieser eigene, vertraute Raum äußerst kritisch betrachtet. Es sind überwiegend Plätze, die mit negativen Eigenschaften beschrieben bzw. in Verbindung gebracht werden (hierzu siehe Tab. 19).

ORT Nr.	ORT / ZONE	sehr schlecht	negativ	neutral	positiv	sehr gut
1	Wilde Mülldeponien auf Rückbauarealen (Autobahnverlauf)	8				
2	Sporthalle Villa San Alberto				4	
3	Versammlungsraum Villa San Alberto				3	
4	Spielplätze Pemuco /Santo Tomás				3	1
5	Las Parcelas (Straßenmarkt)	2				
6	Santo Tomás (Straßenmarkt)	2				
7	Joaquín E. Bello (Straßenmarkt)	1				
8	Guanahani (enge Gasse)	1				
9	Anibal Hunneus (Straße)		1			
10	La Serena / San Miguel (Straßenkreuzung)	2				
11	La Serena / Los Zapotecas (Straßenkreuzung)	2				
12	La Serena / General Arriagada (Straßenkreuzung)	7				
13	La Serena / Santo Tomás (Straßenkreuzung)	2				
14	Las Parcelas / Santo Tomás (Straßenkreuzung)	2				
15	Joaquín E. Bello / Santo Tomás (Straßenkreuzung)	4				

Tab.19 Die im Mapping-Verfahren von den Teilnehmern identifizierte Orte/Areale vom Viertel Santo Tomás.

Die Orte vom Viertel werden in einem doppelten Verfahren beschrieben. Zunächst werden die relevanten Orte und Areale festgelegt und pauschal generell beschrieben. Dann wird zu jedem bezeichneten Ort eine Liste von Eigenschaften aufgestellt (siehe Anhang T2H1_1, T2H1_2T2H2_1 und T2H2_2).

Tab. 20 und 21 Eigenschaften der identifizierten Areale

Positive Eigenschaft des Ortes/Areal	Ort <small>vergleiche Tab. 19</small>														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
vertraut		6	5	6	3	2	3								
Entspannung		5	1	8		1									
familienfreundlich		4		8											
Begegnungsort		6	3	5	3	2	3								
Unterstützung			4												
Beratung			6												
faire Preise					4	3	2								
schön															
Freiluftaktivitäten		2		5											
sicher			2												
Gesamtanzahl der Aussagen	1	23	21	32	10	8	8								

Negative Eigenschaft des Ortes/Areal	Ort <small>vergleiche Tab. 19</small>														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
unsicher (Verkehr)	2				3	2			3	7	8	12	12	5	4
unsicher (Kriminalität)	8			2	6	7	8	1	4	9	9	10	12	8	7
schmutzig	10			3	7	8	7		5	9	10	10	14	9	6
unpassierbar	2				2				2	2	8	12	12	4	2
Luftverpestung	5				2				3		12	11	10	4	2
Enge / Überfüllung		2	2		2	4	2								
Lärm	6	4		3	4	5	6		4		10	12	12	5	3
wilde Mülldeponien	6					2	3		3		12	10	12	3	2
Überflutungsgefahr				4	3	3	4		3					7	4
andere Beeinträchtigungen	2	3			2	2			2		3	3	2	2	1
Gesamtanzahl der Aussagen	41	9	2	12	31	33	30	1	29	27	72	80	86	47	31

Die Aussagen von den Teilnehmern, die in den Tab. 20 und 21 zusammengefasst werden, bilden einen relativ begrenzten Korpus, dessen Größe keine feine quantitative Analyse ermöglicht; diese Aussagen zeigen jedoch klare Tendenzen, die mit anderen Informationen aus den anderen Methoden, wie zum Beispiel der Fokusgruppe, übereinstimmen.

Einige Orte des Viertels können weder als positiv noch als negativ eingestuft werden; sogar vom selben Teilnehmer. Es gibt viele Orte, die angenehm sind und Begegnungsorte zugleich, die aber zugleich eine negative Seite erweisen. Sie sind beispielsweise sehr unsicher wegen der Gefahr, überfallen oder beraubt zu werden. Besonders die Einkaufsorte innerhalb des Viertels (Straßenmärkte), wurden eher positiv eingestuft, weil diese vielen Produkte und zu niedrigen Preisen anbieten. Allerdings handelt es sich zugleich um sehr gefährliche Orte. Es ist aber interessant, dass gerade die Straßenmärkte⁶ auch als Orte der Begegnung und Entspannung - trotz der Gefahr - bezeichnet werden. Einige Frauen, die an den Workshops teilnahmen, arbeiten auch auf den Straßenmärkten, diese sind eine echte Alternative für viele Familien, deren Mitglieder Langzeit-Arbeitslose sind.

Die Ballspielplätze (Polideportivos oder Multicanchas) sind die anderen Orte, die ebenfalls eher positiv bewertet, die aber auch von einigen Teilnehmerinnen in Zusammenhang mit negativen Eigenschaften beschrieben worden sind; häufig werden diese Einrichtungen von bestimmten gesellschaftlichen Gruppen (Männer mittleren Alters oder Heranwachsende) vereinnahmt. Diese dienen trotzdem als Treffpunkte für alle Bewohner; die jungen Menschen treiben Sport und die älteren Bewohner nutzen die Gelegenheit, mit anderen Menschen zu kommunizieren.

Die wenigen Kinderspielplätze spielen eine äußerst wichtige Rolle für die Gemeinschaft des Viertels, besonders für Mütter und Kinder. Ein besonderes Manko, das viele Bewohner des Viertels empfinden, bezieht sich nicht auf die Orte des Viertels, sondern auf den geringen Raum innerhalb der Sozialwohnungen. Um dieser täglichen Realität⁷, wenn gleich nur für einige Minuten, zu entkommen, gehen sie auf die Spielplätze.

Der Versammlungsraum der Bewohnervertreter wurde auch positiv eingestuft. Dieser Raum bietet die Möglichkeit, sich mit anderen Bewohnern in einer entspannten

⁶ Die Besitzer von Verkaufsbuden oder Ständen auf den chilenischen Straßenmärkten zahlen eine niedrige Gebühr, um ihre Einrichtung aufstellen zu dürfen; nur einige sind dazu verpflichtet, Quittungen auszustellen. Es handelt sich um eine ökonomische Aktivität, die an Illegalität grenzt, die aber weitgehend geduldet wird.

⁷ In Tab. 12 (Kap. 9) werden sowohl die beengten Wohnverhältnisse als auch der Zugang zu Grünanlagen in der Kommune »La Pintana« aufgeführt.

Atmosphäre auszutauschen. Allerdings gilt diese Gelegenheit nur für diejenigen, die eine Vertreterfunktion ausüben oder die einen engen Kontakt zu diesen pflegen.

Sehr negativ wird das gesamte Gebiet um »Avenida La Serena« (Verlauf der neuen Autobahn) bewertet. Der Verlauf durch die Gemeinde »La Pintana« wird als eine Quelle von Gefahren und deutlicher Wertminderung betrachtet. Die wilden Mülldeponien auf den Rückbauarealen, wo einst Sozialwohnungsblöcke⁸ standen, werden nicht nur als Infektionsherd angegeben, sondern werden vor allem als ideales Terrain für kriminelle Aktivitäten signalisiert.



Abb. 107 und 108 Ausschnitte aus den Karten MAP 1_1 LP und MAP 1_3 LP; eine Konstante bei allen Gruppen war die äußerst schlechte Bewertung der Straße »Avenida La Serena«.

Als Fazit für diese Subsektion des Mapping-Verfahrens ist festzuhalten, dass die Bewohner des Viertels zwar einigen Orten positive Eigenschaften zuschreiben, hauptsächlich jedoch negative Aspekte ihr Gesamtbild des Viertels prägen. Besonders die Areale in unmittelbarer Nähe von »Avenida La Serena«, in denen die meisten Veränderungen durch den Bau der Autobahn eingetreten sind, werden mit den meisten negativen Beschreibungen versehen.

⁸ Das Originalprojekt sah vor, auf den Rückbauarealen neue Grünanlagen zu bauen. Dieses von den Behörden nicht eingehaltene Versprechen ist ein wichtiger Teil einer gerichtlichen Klage, die die Anwohner gegen den chilenischen Staat erhoben haben. Es werden 1600 Mio. Chilenische Pesos (ca. 2,4 Mio €) als Entschädigung verlangt. Quelle: Eigene Recherche bei den Bewohnern, Zeitschrift »Punto Final« Ausgabe 735 vom 10. 06.2011 und www.plataformaurbana.cl.

Die Wege innerhalb der Kommune

Analog zur Beschreibung des eignen Viertels wurde auch versucht, die Wege und Orte, die innerhalb der Kommune »La Pintana« zurückgelegt und besucht werden, zu beschreiben. Von den Teilnehmern werden im Allgemeinen nur sehr wenige Wege zurückgelegt. Der meistgenannte Weg ist der zwischen dem Viertel »Santo Tomás« und der Gemeindeverwaltung in »Avenida Santa Rosa« (ca. 4 km). Dieser Weg wird zurückgelegt, nur um einige wenige Amtgänge zu erledigen. Nur zwei der Teilnehmerinnen nannten einen anderen Weg innerhalb der Kommune; sie brachten ihre Kinder in die Grundschule »Puerto Navarino« im sogenannten »Sector Centro«, hinter dem Gelände der Gemeindeverwaltung, ungefähr 6,5 km vom Viertel »Santo Tomás« entfernt. Andere Wege haben als Ziel Orte außerhalb der Kommune; diese werden wiederum im dritten Teil des Verfahrens erfasst.



Abb. 109

Abzüge aus den Plänen MAP 2_2 LP und MAP 2_4 LP: Nur sehr wenige Wege werden innerhalb der Kommune zurückgelegt.

Die meisten Teilnehmer zeichneten den Weg zum Gemeindegelände an der »Avenida Santa Rosa« ein: Abb. 109 (unten links) Abb. 110 (Mitte unten).



Abb. 110

Die Orte innerhalb der Kommune

Als die Teilnehmerinnen nach den Orten innerhalb der Kommune gefragt wurden, konnte man noch deutlicher die Einstellung zum eigenen Viertel bestimmen. Es handelte sich um eine Aktivität, bei der Vierer-Gruppen gebildet wurden. Die Gruppe musste eine Stellungnahme gegenüber manchen Orten der Kommune beziehen.

Orte innerhalb der Kommune	Positive Bewertungen	Negative Bewertungen	Zweck des Besuchs
Viertel »Santo Tomás« (das eigene Viertel)	vertraut, eigen	gefährlich, schmutzig	-----
Campus Antumapu (Gelände der Universidad de Chile)	vertraut, schön, entspannt, grün, sicher	-----	Zeitvertreib, Entspannung
Gemeinde (Gelände der Gemeindeverwaltung Sektor »Centro«)	-----	Zeitverschwendung (keine konkreten Lösungen der Probleme)	Amtsgänge, Versammlungen
Sektor »Centro«	vertraut	gefährlich	Schulbesuch
Sektor »La Platina« (südlich von »Santo Tomás«)	vertraut	gefährlich	Zeitvertreib, Entspannung Besuch vom Park »La Platina«
Sektor »El Castillo« (im südlichen Teil der Kommune)	-----	gefährlich, sehr schmutzig	Besuch von Bekannten bzw. Familienangehörigen

Tab. 22 Viertel und Orte innerhalb der Kommune »La Pintana«, die den Teilnehmern bekannt sind. Einige Viertel der Kommune wurden nicht erfasst, da die Bewohner keinen Bezug zu diesen Orten hatten.

Im Bezug auf andere Viertel innerhalb der Kommune »La Pintana« herrscht ein allgemeines Unwissen, aber trotzdem waren die Teilnehmer imstande, ein klares Urteil über andere Viertel der Kommune zu fällen. Nur das Areal um die Gemeindeverwaltung und das Viertel »El Castillo«, im südlichen Teil der Kommune, scheinen gut bekannt zu sein. Andere Viertel wie »Las Rosas« (südlich von »Santo Tomás«) oder die Sektoren im westlichen Teil der Kommune sind unter den Teilnehmern weitgehend unbekannt. Zu dem Sektor »El Castillo« gibt es verschiedene Berührungspunkte, die das Wissen und die Beziehung zu Santo Tomás stärken. Zum einen handelt es sich ebenfalls um ein Viertel, dass durch die Wohnungspolitik des MINVU entstanden ist, zum anderen haben die Bewohner von Santo Tomás zusammen mit denen aus dem Viertel »El Castillo« eine gemeinsame Front beim Konflikt um den Bau der Autobahn aufgebaut. Die allgemein herrschende Meinung ist, dass »El Castillo« die Hauptlast beim Konflikt getragen hat. Anders als

im Fall von »Santo Tomás«, verläuft die Autobahn »Acceso Sur« durch »El Castillo« in einem Graben und nicht unterirdisch. Bei der Betrachtung von den verschiedenen Vierteln der Kommunen auf den Karten hatten die Teilnehmer nur grob die Möglichkeit, die anderen Viertel zu beschreiben - das eigene Viertel konnte abermals beschrieben werden - und auf den bereitgestellten Blättern konnte die entsprechende Beschreibung präzisiert werden. Das eigene Viertel, wie bei den anderen Verfahren, wird sehr negativ beschrieben, allerdings wird immer unterstrichen, dass es anderen Bewohnern, besonders denen im Viertel »El Castillo«, wesentlich schlechter geht. Einige wenige Orte der Kommune bekamen eine klare Bewertung, wie zum Beispiel der Campus Antumapu der »Universidad de Chile«.⁹ Im Allgemeinen kann behauptet werden, dass die Bewohner sich hauptsächlich ein Bild des eigenen Milieus gebaut haben und aus diesem Bild heraus entstammt das Gesamtbild für die Kommune »La Pintana«. Eine Art Extrapolation der eigenen Erfahrungen im Viertel dient zur Aufstellung der Meinung über die Kommune als Ganzes.

Es war nicht Ziel dieses Teilverfahrens, Eindrücke anderer Stadtteile bzw. Kommunen zu gewinnen, aber es herrschte auch die Tendenz, sich schon ab diesem Maßstab über die gesamte Stadt zu äußern, was tatsächlich im dritten Teil des Mapping-Verfahrens geschehen sollte.

Die Beschreibung der Stadt aus der Sicht der Bewohner von »Santo Tomás«

Die Beschreibung anderer Kommunen und Orte in der Stadt wurde anders gestaltet. Die ersten zwei Teile des Mapping-Verfahrens waren für die Teilnehmer äußerst anspruchsvoll und langwierig. Aus diesem Grund wurden die Teilnehmerinnen darum gebeten, die Orte und Kommunen, die sie in der Stadt besuchten, nur schriftlich zu beschreiben. Diese Entscheidung hat eine lange und mühselige Auseinandersetzung mit Karten der Hauptstadt erspart, ermöglichte aber zugleich die Sammlung von Daten, die für die Aufstellung von Mobilitätsmustern der Bewohner von unentbehrlicher Bedeutung sind. Dieser Teil wurde als individuelle Aktivität gestaltet, da dieses Vorgehen es ermöglichte, eine größere Vielfalt von Erfahrungen und eine große Anzahl Ziele und Orte, die außerhalb der eigenen Kommune besucht werden, zu eruieren. Vor allem der Zweck der Besuche bzw. Fahrten in andere Kommunen sprach für fehlende soziale Infrastruktur in »La Pintana«.

⁹ Der Campus Antumapu der Universidad de Chile, der ältesten und größten Universität des Landes, beherbergt in einem 325 ha großen Gelände die Fakultäten Tiermedizin, Agrarwissenschaften und Forstwissenschaften. Der Campus Antumapu befindet sich mitten in der Kommune »La Pintana«, westlich von »Avenida Santa Rosa«. Quelle: <http://www.uchile.cl/portal/presentacion/campus/7987/campus-sur>.

Orte und andere Kommunen der Stadt	Positive Bewertungen	Negative Bewertungen	Zweck des Besuchs
Santiago Centro Stadtzentrum, besonders zu Ministerien und Behörden.	keine klare Aussage	keine klare Aussage	-Amtsgänge, Versammlungen -Arbeitsplatz -Einkaufen
Kommune »Puente Alto« (südlich von »La Pintana«)	entspannt	gefährlich	-Bezahlung von Rechnungen -Besuch vom Krankenhaus -Einkaufen -Besuch von Verwandten
Kommune »La Florida« (nördlich von »La Pintana«)	schön, gepflegt	keine	-Bezahlung von Rechnungen -Schaufensterbummeln -Zeitvertreib -Elterngespräche -Besuch der Poliklinik -Einkaufen
Kommune »Maipú« (im westlichen Teil der Stadt)	schön, gepflegt	gefährlich	-Besuch von Verwandten
Kommune »Providencia« (im östlichen Teil der Stadt)	schön, gepflegt, elegant	keine	-Bezahlung von Rechnungen -Schaufensterbummeln -Gelegenheitsarbeiten
Kommune »San Ramón« (nördlich von »La Pintana«)	schöner und gepflegter als »La Pintana«.	gefährlich	-Besuch vom Krankenhaus
Kommune »San Bernardo« (östlich von »La Pintana«)	keine klare Aussage	gefährlich, sehr schmutzig	-Besuch vom Krankenhaus -Besuch von Verwandten
Kommune »Buen« (Kleinstadt südlich von Santiago)	schön, gepflegt, entspannt, grün	keine	-Besuch von Familienangehörigen
Kommune »Ñuñoa« (im östlichen Teil der Stadt)	schön, gepflegt	keine	-Besuch von Verwandten -Besuch vom Krankenhaus
Kommune »Pirque« (südlicher Vorort von Santiago)	schön, gepflegt	keine	-Arbeitsplatz
Kommune »Quinta Normal« (im westlichen Teil der Stadt)	schön, gepflegt	keine	-Entspannung , Besuch vom Stadtpark »Quinta Normal«.
Kommune »La Granja« (nördlich von »La Pintana«)	schöner, gepflegter als »La Pintana«	keine	-Bezahlung von Rechnungen
Kommune »Macul« (nördlich von »La Pintana«)	schön, gepflegt	keine	-Schulbesuch der Kinder
Kommune »San Joaquín« (nördlich von »La Pintana«)	schöner, gepflegter als »La Pintana«	keine	-Bezahlung von Rechnungen

Tab. 23 Die Kommunen, die von den Teilnehmerinnen besucht werden. Aus den Aussagen entsteht ein sehr klares Bild gegenüber der Stadt und der eigenen Kommune.

Die Gründe, weswegen die Bewohner von »Santo Tomás« Orte innerhalb anderer Kommunen besuchen, variiert. In Tab. 23 werden die Äußerungen zu den Orten und Kommunen, die von den Teilnehmerinnen regelmäßig besucht werden, angeführt.

Im Allgemeinen handelt es sich um mangelnde Dienstleistungsangebote, sowohl seitens des Staats als auch seitens Privatsdienstleister, was die Bewohner zwingt, in andere Kommunen auszuweichen. Dienstleistungen wie Bildung und Gesundheit etwa, nehmen eine besondere Stellung auf der Prioritätenskala der Bewohner von »La Pintana« ein. Dabei spielt besonders die Entscheidung, wo die Kinder in die Schule gehen, eine sehr wichtige Rolle. Obwohl sich der Staat schon seit Jahrzehnten systematisch vom Bildungswesen zurückzieht, bleibt für weite Teile der Bevölkerung nach wie vor das Angebot von staatlichen und Gemeindeschulen - indirekt auch dem Staat zuzuordnen - als einzige Möglichkeit übrig, was Bildungseinrichtungen angeht. Bildungsinstitutionen in »La Pintana« werden als äußerst schlecht eingestuft¹⁰, weswegen die Eltern bessere Bildungsangebote in auch weit entfernten Kommunen suchen. Bei der Gesundheitsversorgung sieht die Situation ähnlich aus; in der Kommune existiert nur eine kleine, relativ spärlich ausgestattete Poliklinik im östlichen Teil der Kommune - jenseits »Avenida La Serena« und der Autobahn -. Abgesehen von der Tatsache, dass nach dem Bau der Autobahn die Poliklinik nicht so leicht zugänglich ist, sagen die Teilnehmerinnen unisono, dass man in der Poliklinik von den Mitarbeitern sehr schlecht behandelt wird und die Ausstattung anderer Polikliniken und Krankenhäuser in anderen Kommunen wesentlich besser sei.

Wenn generell der Staat in der Kommune »La Pintana« äußerst untervertreten ist, so sind die Privatsdienstleister noch weniger vertreten. »La Pintana« scheint ein »schwarzes Loch« zu sein, was private Dienstleistungen anbelangt. Viele Dienstleister entdeckten schon seit längerer Zeit, dass die untersten Schichten der Gesellschaft eine sehr lukrative Nische sind. Die ärmsten sozialen Schichten der chilenischen Gesellschaft, trotz aller Entbehrungen und Beschränkungen, haben, wie andere soziale Schichten auch, das Bedürfnis Geltung durch Konsum zu festigen. Vor 30 Jahren, als die ersten Shopping-Malls in Südamerika (Chile) errichtet wurden, glaubte man oder glaubten zumindest die Investoren, dass dieses Geschäftsmodell nur in sogenannten »guten Vierteln« eine Erfolgschance haben würde. Seit mehreren Jahren ist jedoch eine Unmenge dieser neuen Kaufhäuser in relativ armen

¹⁰ Sogar für sogenannte bildungsferne Familien sind die SIMCE-Studien bekannt (Sistema de Medición de Calidad de la Educación- Messungssystem der Bildungsqualität) des Bildungsministeriums - Ministerio de Educación - von großer Bedeutung, wenn es um die schulische Entwicklung ihrer Kinder geht. Die Bildungseinrichtungen von »La Pintana« nehmen in allen Studien systematisch die letzten Plätze der Qualitätsskala ein. Quelle: <http://www.simce.cl/index.php?id=221&idRegion=13000&idComuna=13117>.

Kommunen entstanden. Auch in peripheren Kommunen wie »Puente Alto« und »San Bernardo« entstehen neue »Outlet-Malls«, die Produkte geringer Qualität zu niedrigen Preisen anbieten. In diesen Malls werden aber nicht nur Konsumgüter angeboten, auch alle Dienstleistungen des heutigen Lebens sind vertreten: Mobiltelefon- und Kabelfernsehanbieter, Versicherungen, Kreditinstitute und natürlich auch Zahlstellen von privaten Autobahnen. Dienste, die vor der Privatisierungswelle noch vom Staat geliefert wurden¹¹ sind ebenfalls in solchen Einrichtungen vertreten. Wenn eine Person eine Rechnung bezahlen möchte, aber kein Girokonto¹² besitzt, muss sie gelegentlich zu diesen Shopping-Malls fahren, die vielerorts als Zahlungszentrale dienen, um eine Rechnung begleichen zu können.

Grundsätzlich haben die Bewohner von »La Pintana« ein sehr negatives Bild der eigenen Kommune, was bereits in allen anderen Datensammlungsverfahren bestätigt wurde. Gegenüber anderen angrenzenden Kommunen erscheint »La Pintana« immer als nachteilig; auch Kommunen, die sich laut Sozialindikatoren nur marginal vom Lebensniveau von »La Pintana« abheben, werden weitgehend als »besser, schöner und sicherer« bewertet. Es ist zu vermuten, dass sogar ganz leichte Unterschiede, die von Statistiken nur schlecht erfasst werden können, für die Bewohner von »La Pintana« und des Viertels »Santo Tomás« trotzdem sehr gewichtig sind.

Im letzten Teil des Mapping-Verfahrens wurden die Teilnehmer gefragt: *Wenn Sie die Möglichkeit hätten, in einem anderen Stadtteil zu wohnen, welchen Stadtteil würden Sie wählen und warum?*

Die meisten nannten Kommunen, die sich in der Nähe von »La Pintana« befinden. Nur sehr wenige nannten Kommunen, die von höheren Einkommensgruppen bewohnt werden. Bei der Beschreibung einer Wunschkommune bzw. eines Wunschortes innerhalb der Stadt spielen Sicherheit und Zugang zu Grünanlagen eine bedeutende Rolle. Diese Erkenntnis kontrastiert allerdings mit der Tendenz, bessere Bildungsmöglichkeiten für die Kinder zu suchen, als würde man unbewusst Wünsche von Pflichterfüllung fernhalten.

¹¹ Zu den Privatisierungen von chilenischen staatlichen Firmen siehe Kapitel 7 »Von der Privatisierung staatlicher Einrichtungen zur Privatisierung der Infrastruktur«.

¹² Bei der Führung von Girokonten können Rechnungen von Privatdienstleistern automatisch abgebucht werden. Die Eröffnung eines Girokontos ist dem Durchschnittsbewohner von »La Pintana« jedoch aus ökonomischen Gründen impraktikabel. Und obwohl sich heutzutage viele Rechnungen auch online bezahlen lassen, ist vielen Bürgern aus ärmeren Schichten diese Möglichkeit nicht gegeben; sie verfügen über keinen Internetanschluss oder, ähnlich wie beim Girokonto, sie erfüllen die ökonomischen Kriterien zum Vertragsabschluss nicht.

Foto-Self-Elicitation

Anders als bei den ersten angewendeten Methoden, hatten die Teilnehmerinnen beim Foto-Self-Elicitation-Verfahren viel mehr Spielraum zur Improvisation; sie mussten nur einem klaren Leitfaden folgen, um das eigene Viertel durch selbstgemachte Fotos schildern zu können. Die Akzente und Schwerpunkte wurden von den Teilnehmerinnen selbst bestimmt. Das Verfahren mit den Fotos ermöglichte eine äußerst reflektierte Auseinandersetzung mit dem vertrauten Viertel, denn es musste sparsam mit den Aufnahmen umgegangen werden (27 Aufnahmen für jede Gruppe). Außerdem konnte innerhalb der jeweiligen Gruppe eine Diskussion um jede einzelne Aufnahme, um jeden einzelnen aufgezeichneten Ort entstehen. Diese Diskussionen wurden dann im letzten Workshop wieder aufgegriffen und schriftlich festgehalten¹³. Bei der fotografischen Aufzeichnung des Viertels zeichneten sich sechs klar abgrenzbare Problembereiche ab: Umweltprobleme, Schäden der vorhandenen Infrastruktur, Sicherheit im Straßenverkehr, öffentliche Sicherheit, misslungene Priorisierung von Materialinvestitionen und mangelnde Wohnqualität der Sozialwohnungsblöcke. Nur die ersten fünf Kategorien haben einen direkten Bezug zu den Auswirkungen der neuen Autobahn. Die Wohnqualität im Allgemeinen wurde zwar beeinträchtigt, aber was die Bedingungen innerhalb der vier Wände einer Wohnung angeht, hat sich weder verschlechtert, noch verbessert. Jedoch war das gesamte Verfahren mit den selbstgemachten Fotos eine gute Gelegenheit auch andere wichtigen Themen anzusprechen.

Die Umweltprobleme

Es gibt drei gravierende Schwerpunkte bei den durch den Bau der Autobahn verursachten Umweltproblemen: Die erhöhte Entstehung von illegalen Mülldeponien (Microbasurales), die gesteigerte Luftverschmutzung durch ungünstig platzierte Lüftungsanlagen der im Tunnel entstandene Abgase und das erhöhte Infektionsrisiko durch die wiederkehrenden Überschwemmungen im Viertel. Da das Foto-Self-Elicitation-Verfahren im Hochsommer durchgeführt wurde, konnten nur die ersten zwei Schwerpunkte graphisch erfasst werden.

¹³ Die Bögen mit den Äußerungen der Teilnehmerinnen zum Foto-Self-Elicitation-Workshop sind sowohl als Kopie im Anhang als auch als digitale Datei in der beiliegenden DVD angeführt: (Datei JPG 00220270 bis 00220278).



Abb. 111 Der geplante Park entlang der »Av. La Serena«. Aus dem Areal, auf dem früher Wohnblöcke wie die im Fotohintergrund standen, wurde eine riesige Mülldeponie. Foto Gruppe 2, Datei: 00220168.jpg.

Abb. 112 Das Motiv der wilden Mülldeponien war das Allerwichtigste für die Teilnehmerinnen. Foto Gruppe 1, Datei: 00220145.jpg.



Abb. 113 Sogar Bauschutt häuft sich auf diesen Arealen an; die Behörden fühlen sich nicht für die Kontrolle verantwortlich. Foto Gruppe 2, Datei: 00220174.jpg.

Abb. 114 »Av La Serena« zu Edith-Madge-Straße.
Gruppe 4. Alle Gruppen haben aus verschiedenen Perspektiven das gleiche Motiv festgehalten.
Datei: 00220197.jpg.



Abb. 115 Die Entstehung von wilden Mülldeponien beschränkt sich nicht nur auf die »Av. La Serena«, aber infolge der Entstehung eines großen Müllareales entsteht auch das Gefühl der Straflosigkeit.
Foto Gruppe 1,
Datei: 00220133.jpg.

Abb. 116 Auch auf Plätzen, die allen gehören (z.B. Ballspielplätzen) entstehen Mülldeponien.
Foto Gruppe 3,
Datei: 00220256.jpg.





Abb. 117 Auch in unmittelbarer Nähe der Wohnblöcke entstehen Mülldeponien. Auf dem Bild sind auch illegale Anbauten zu erkennen.
Foto Gruppe 1,
Datei: 00220151
jpg.

Abb. 118 Bei Sonnenuntergang werden die Zonen um die Mülldeponien umso gefährlicher; streunende Hunde tauchen auf (Bild links).
Foto Gruppe 4,
Datei: 00220199
jpg.



Die wilden Mülldeponien bilden die meistfotografierte Gruppe. Zwar gab es bereits vor dem Bau der Autobahn schon einige dieser wilden Deponien, das Phänomen verstärkte sich jedoch durch die Entstehung von großen Rückbauarealen entlang der »Avenida La Serena«. Diese Explosion bei der Entstehung von wilden Mülldeponien ist auf zwei Gründe zurückzuführen. Die großen Areale, die ursprünglich zu einer Grünanlage verwandelt werden sollten, locken Bewohner, sowohl von »La Pintana«, als auch von angrenzenden Kommunen, ihren Müll dort zu deponieren. Sie werden weder kontrolliert noch dafür bestraft. Sogar Bauschutt kann ohne irgendein Risiko einzugehen in diesen Arealen entsorgt werden. Ein anderer wichtiger Faktor ist die mangelhafte Müllabfuhr seitens der Gemeinde. Es entsteht somit ein Teufelskreis,

denn je mehr sich der Müll häuft, umso weniger kümmern sich die Behörden um dessen endgültige Entsorgung.



Abb. 119 Hinter der abgebildeten Mauer befindet sich eine Lüftungsanlage der Autobahn. Die Belastung der Umwelt durch diese Abgase ist unbekannt. Diese Anlage befindet sich zwischen bewohnten Häusern.
Foto Gruppe 2,
Datei: 00220178.jpg.

Ein anderer interessanter Punkt, der in direktem Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn steht, sind die Abgase des Autobahntunnels. Die Bewohner, die in unmittelbarer Nähe (siehe Abb. 120) von Entlüftungsschächten wohnen, sind besonderen Umweltbelastungen ausgesetzt, ohne dass sie eine entsprechende Warnung oder eine entsprechende Entschädigung bekommen hätten. Die Besitzer der Grundstücke, auf denen die Lüftungsanlagen eingerichtet wurden, sind enteignet und entschädigt worden. Aber die danebenstehenden Eigentümer nicht. Seitens der Behörden oder des Betreibers hatten sie bis zum Zeitpunkt der Datensammlung keine klaren Aussagen oder Messwerte hinsichtlich des Belastungsniveaus, das durch die Abgase¹⁴ entsteht, erhalten.

Schäden der vorhandenen Infrastruktur

Die meisten abgebildeten Schäden können auf den Bau der Autobahn zurückgeführt werden. Die kaputten Straßen, die Schlaglöcher und die zertrümmerten Bürgersteige zeugen von der gewaltigen zerstörerischen Kraft der Baumaschinen und LKWs im Viertel »Santo Tomás«.

¹⁴ Bei anderen ähnlichen Projekten wie bei »Costanera Norte« etwa, befinden sich die Lüftungsanlagen von den Häusern weit entfernt.



Abb. 120 Auf dem Bild sind Schäden sowohl am Asphalt als auch am Bürgersteig zu erkennen.
Foto Gruppe 3,
Datei: 00220244
jpg.

Abb.121 Zu den Schlaglöchern, die die LKWs hinterlassen haben, kommt die Anhäufung von Müll hinzu.
Foto Gruppe 3,
Datei: 00220223
jpg.

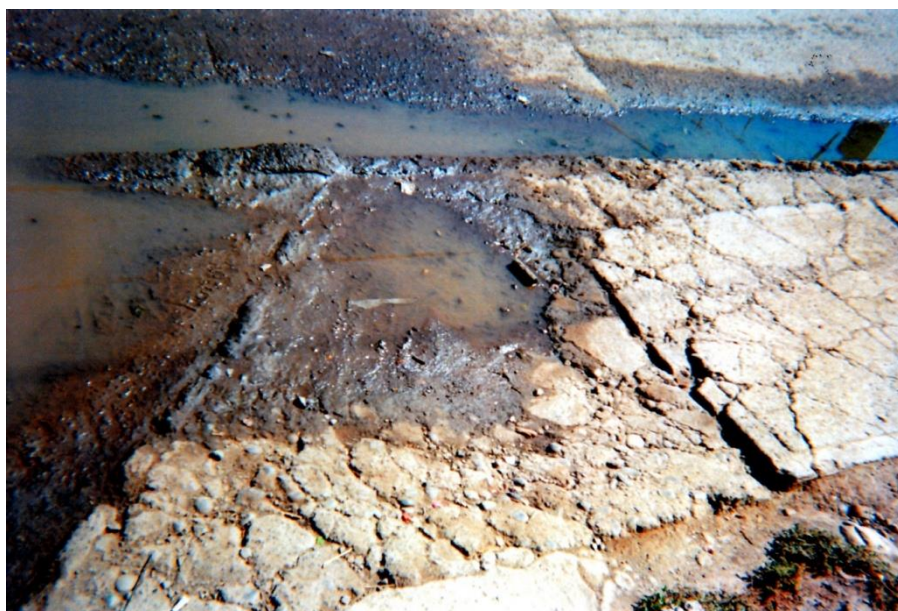


Abb. 122
Zertrümmerter Bürgersteig.
Foto Gruppe 3,
Datei: 00220245
jpg.



Abb. 123 und 124 Risse an den Wänden der Wohnblöcke; Bei Abb. 124 kann die freigelegte Bewehrung des Stahlbetons gesehen werden. Fotos Gruppe 4, Dateien: 00220214 und 00220219 jpg.

Die Viertel, die im Rahmen von Sozialwohnungsprogrammen entstanden sind, wurden nur mit dem Minimum an baulichen Maßnahmen versehen. Die Asphaltsschichten der Straßen sind dünn und vertragen keine große Last; die billigen Fertigteile, aus denen die Bürgersteige gebaut sind, wurden nicht auf stabilem Untergrund verlegt. Aber auch die Wohnblöcke konnten den von den Bauarbeiten verursachten Erschütterungen nicht effektiv standhalten. Einige dieser Schäden sind durch das starke Erbeben - 8,8 auf der Richter-Skala - vom 27.02.2010 verschlimmert worden. Dadurch entstand ein neues Problem, denn die Verantwortlichen für den Bau der Autobahn konnten sich dann auf die Auswirkungen des Erdbebens berufen und sich somit jeglicher Verantwortung für die während der Bauarbeiten entstandenen Schäden entziehen.

Ähnliches passiert mit der Zerstörung des Kanalisationssystems¹⁵ des Viertels. Die Entwässerungsrohre wurden infolge der Bauarbeiten zum Teil beseitigt und nicht sachgemäß wieder ersetzt, was in den Wintermonaten zu Überschwemmungen führt.

¹⁵ Die Zerstörung des Kanalisationssystems ist ein wichtiger Bestandteil der gerichtlichen Klage der Bewohner: Vgl. Zeitschrift »Punto Final« Nr. 735, Ausgabe vom 10.06.2011.

Sicherheit im Straßenverkehr

Durch den Bau der Autobahn wurde aus der ehemals relativ breiten »Av. La Serena« eine Schnellstraße. Somit verringerte sich die Verkehrssicherheit an Kreuzungen und generell entlang der »Av. La Serena« bei ihrem Verlauf durch die Gemeinde »La Pintana«. Diese Situation hat zu mehreren tödlichen Verkehrsunfällen geführt, ohne dass die Behörden oder die Betreiber der Autobahn, die letztendlich auch für die Neugestaltung der »Av. La Serena« verantwortlich sind, etwas dagegen unternommen hätten.

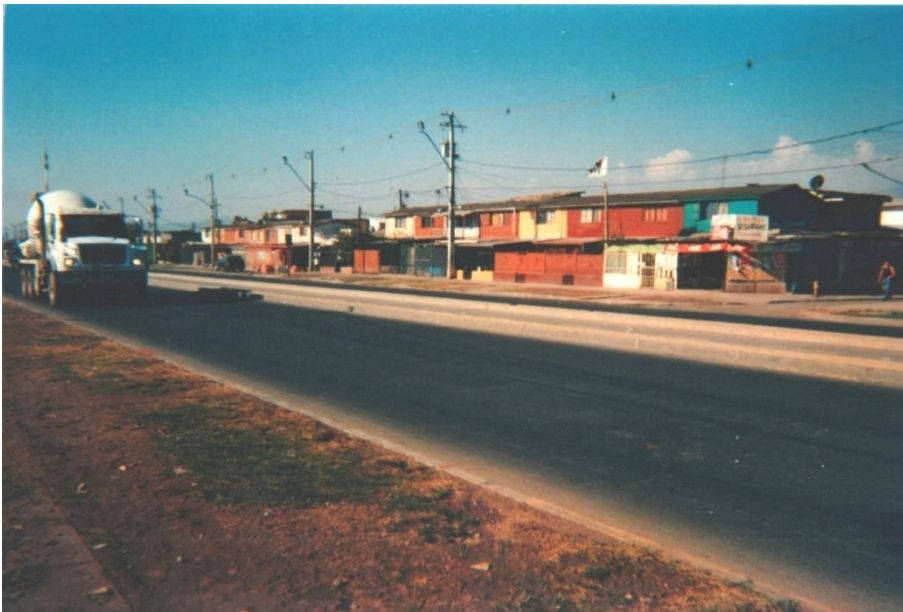


Abb.125 Foto von »Av. La Serena« - oberhalb der Autobahn - die Straße wurde zu einer gefährlichen Schnellstraße, die hauptsächlich von schweren Lastern benutzt wird. Gruppe 4. Datei: 00220215 jpg.

Abb. 126 Kreuzung »Av. La Serena« und »El Observatorio-Straße«. Der Straßenentwurf begünstigt den Kfz-Verkehr. Es gibt keine sichere Überquerungsmöglichkeit für Passanten, die im Viertel die Mehrheit bilden. Foto Gruppe 1, Datei: 00220137 jpg.



Abb. 127 Defizitärer Entwurf der Auffahrten auf die »Av. La Serena«. Nicht nur für Fußgänger bedeutet das neue Design der Straßen eine offensichtliche Gefahr. Foto Gruppe1. Datei: 00220134 jpg.



Abb. 128 Zwar gibt es Zebra-Streifen, die vom Projekt versprochenen Ampeln an den wichtigsten Kreuzungen von Av. La Serena (auf dem Bild »La Serena« zu »Santo Tomás«) sind bis dato noch nicht vorhanden. Foto Gruppe 1. Datei: 00220132 jpg.

Die versprochenen Ampeln an den drei gefährlichsten Kreuzungen (»Av. La Serena«/»Santo Tomás«, »Av. La Serena«/»La Traviata-Straße« und »Av. La Serena«/»General Arriagada«) sind bis dato nicht installiert worden und auch andere mögliche Lösungen¹⁶ lassen auf sich warten. Aber nicht nur für die Fußgänger bedeuten die Änderungen beim Straßenentwurf ein erhöhtes Risiko. Beim Entwurf der Auffahrten auf die Nebenstraße von »Av. La Serena« wurde nicht besonders viel Sorgfalt eingesetzt. Normalerweise müssen derartige Entwürfe den Anregungen des REDEVU¹⁷ entsprechen, aber allein die beschränkte Sicht näherkommender

¹⁶ Auf vielen Stadtautobahnen und Schnellstraßen mit gefährlichem Verkehr wurden Fußgängerbrücken gebaut.

¹⁷ REDEVU: Manual de Vialidad Urbana MOP (Handbuch für Entwurf von Verkehrslösungen); Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana, Dieses Handbuch vom

Autofahrer lässt vermuten, dass die politische Gewandtheit zur Durchsetzung unangemessener Verkehrslösungen größer als das sachliche Können der eingesetzten Verkehrsplaner war. Die Teilnehmerinnen haben angesichts solcher Fotos feststellen müssen, dass das Projekt nicht zugunsten der Kommune oder der Anwohner geplant wurde. Der ideale Nutzer der Autobahn wohnt nicht in der Kommune; hier wird nur durchgefahren.

Öffentliche Sicherheit

In allen sozialen Studien über die Kommune »La Pintana« werden die hohen Kriminalitätsraten hervorgehoben. In »La Pintana« leben vielen Kriminelle und in »La Pintana« kann man öfter als in anderen Teilen der Stadt Opfer einer Kriminaltat sein. Die allgemeine Verschlechterung der Lebensqualität im Quartier hat zur Steigerung der gefühlten Unsicherheit geführt. Besonders die Benutzung der Autobahn als Fluchtweg für Drogenbanden hat dem Leben im Viertel zugesetzt. Die Straftaten können zwar nicht abgebildet werden, aber die Gegenmaßnahmen, die von den Bewohnern ergriffen worden sind, lassen sich leicht fotografieren.



Abb. 129 Eine der wenigen Aufwertungsinvestitionen seitens der Betreiber: der neue Spielplatz in Santo-Tomás-Straße; der grüne Fleck wird durch den hohen Zaun vor Vandalismus geschützt. Foto Gruppe 2, Datei: 00220186 jpg.

**Abb. 130 Alles, was nicht umzäunt wird, kann dem Verfall oder kriminalen Aktivitäten zum Opfer fallen. Der Zaun repräsentiert hier eine klare Zäsur im Leben der Bewohner von Santo Tomás.
Foto Gruppe 3, Datei: 00220227.jpg.**



Misslungene Priorisierung von Materialinvestitionen

Unter den Bewohnern herrscht die Überzeugung, dass die wenigen Investitionen und Baumaßnahmen, die nicht im direkten Zusammenhang mit der Fertigstellung der Autobahn stehen, hart erkämpft wurden und keineswegs auf die Bereitwilligkeit der Betreiber und Behörden zurückzuführen sind. Trotzdem spüren sie, dass angesichts des gewaltigen Investitionsvolumens beim Bau der Autobahn, viel gewichtigere Ausgleichmaßnahmen hätten ergriffen werden sollen. Nicht nur die geplante Grünanlage entlang der »Av. La Serena« - die noch nicht gebaut worden ist - sondern auch andere sichtbare Investitionen innerhalb des Viertels werden von allen Bewohnern vermisst. Die Teilnehmerinnen können nicht verstehen, dass die Verantwortlichen so viel Geld für ein Projekt, an dem die Kommune praktisch keinen Gewinn hat, ausgegeben haben, ohne dabei ein Zeichen (in Form einer gemeinnützigen Materialinvestition im Viertel oder in der Kommune) Richtung Gleichberechtigung gesetzt zu haben. Die meistfotografierten Motive dieser Serie sind besonders heruntergekommene Spielplätze und öffentliche Räume, die die Wohnqualität im Viertel widerspiegeln.



Abb. 131 Ein trostloser Spielplatz ohne ausreichende Spielgeräte; die Erde wird in den Wintermonaten zu Matsch.

Foto Gruppe 3, Datei: 00220226 jpg.

Abb. 132 Straßenmarkt auf »Av. Las Parcelas« (Ecke »Santo Tomás«). Die Straße ist eine der wenigen mit Bäumen im Viertel. Die Bewohner hätten einer Aufwertung der Grünanlagen oder der Bedingungen der Verkäufer wohlwollend gegenübergestanden.

Foto Gruppe 3, Datei: 00220222 jpg.



Abb. 133 Die meisten Sporteinrichtungen (hier bei »El Cultrún«) im Viertel zeigen einen erheblichen Verfall; sie erfüllen den ursprünglichen Zweck nicht mehr und können öfter zum Schauplatz krimineller Übergriffe sein.

Foto Gruppe 4, Datei: 00220218 jpg.



Abb. 134 Das Motiv der Ballspielplätze (hier der Spielplatz bei »Santo Tomás«) wirkt als ständiges Motiv für verpasste Chancen. Hier hat die Gruppe 2 die Einrichtung fotografiert. Datei: 00220182.jpg.

Abb. 135 In den Innenhöfen zwischen den Wohnblöcken geschehen die meisten Interaktionen unter den Bewohnern; manchmal läuft nicht alles so friedlich, wie man es sich wünschen würde. Foto Gruppe 2, Datei: 00220184.jpg.



Lebensqualität in den Wohnblöcken

Die Lebensqualität innerhalb der eigenen vier Wände und in den engen gemeinsamen Räumen - besonders in den Innenhöfen und Treppenhäusern - der Wohnblöcke ist ein sehr wichtiges Thema für die Bewohner des »Santo Tomás« Viertels. Die äußerst engen Wohnungen, in denen meist kinderreiche Familien oder sogar mehrere Haushalte leben (hierzu siehe auch Tab. 12) sollten das Grundbedürfnis der eigenen vier Wände erfüllen. Aber die Enge der Wohnlösungen wird zu einem sozialen Problem angesichts der Überfüllung der Wohnblöcke. Diese Situation hat sich durch den Bau der Autobahn im Wesentlichen nicht verändert, aber es handelt sich

trotzdem um eine wichtige Problematik, die zum Gesamtbild der sozialen Lage im Quartier gehört. Das Empfinden über die Folgen des Baus der Autobahn kann nicht ohne eine Berücksichtigung der Wohn- und Lebensqualität im Viertel hinreichend verstanden werden.

Bei allen Teilnehmern löste die Auseinandersetzung mit den selbstgemachten Bildern eine regelrechte Empörung aus. Die verschiedenen Ecken und Plätze, die infolge alltäglicher Vertrautheit keine besonderen Merkmale zu haben schienen, rückten auf einmal in ein ganz anderes Licht. Die gezielten Schnappschüsse haben wortwörtlich die Brennpunkte und Probleme fokussiert und dadurch wieder präsent gemacht. Diese große Menge an unangenehmen Folgen, die größtenteils durch den Bau der Autobahn erzeugt wurden, waren den Bewohnern von Santo Tomás ein sehr klares Zeichen und eine offenkundige Erinnerung an den langen Kampf um bessere Lebensbedingungen.

Das Leben in einem »Condominio« und die Wichtigkeit der Stadtautobahnen bei seiner Existenzfähigkeit

Finanzielle und Ökonomische Gründe

Die Bereitschaft, am Rande der Stadt zu wohnen, ist bei allen der befragten Personen hauptsächlich von finanziell-ökonomischen Faktoren bedingt. Zu diesen kommen auch andere Gründe hinzu, die aber nur eine untergeordnete Rolle spielen: Lebensstil, Nähe zur Natur und dergleichen. Der Beschluss, in ein solches »Condominio« zu ziehen, wird eher als mittelfristiges Ziel betrachtet. Die Befragten rechnen mit einem Horizont von höchstens 30 Jahren. Diese Logik entspricht der Auffassung, dass heutzutage keine lebensrelevante Entscheidung als definitiv betrachtet wird. Die Zuzügler gehen davon aus, dass die sozialen und ökonomischen Umstände sich generell rasch ändern und deswegen wird eine derartige Entscheidung höchstens als Mittelstufe oder Zwischenphase einer langfristigen Entwicklung betrachtet. Bei einer solchen ökonomischen Entscheidung wird immer eine Hintertür offengelassen. Die Objekte, die angeschafft werden, dürfen mit der Zeit ihre Veräußerlichkeit nicht einbüßen, denn sonst laufen die Käufer Gefahr, die von den neuen Generationen hochgepriesene Flexibilität zu verlieren. Der weite Spielraum ist besonders bei jungen Familien von großer Bedeutung. Und es sind normalerweise

diese Familien (im Alter zwischen 30 und 35 Jahren), die in ein »Condominio« ziehen.

Die Rechnung soll bei einer solchen Investition mittelfristig aufgehen:

»Wir denken, dass hierher zu ziehen, langfristig ein gutes Geschäft sein wird.«

(Interview Andrea Jiménez TEI 2, S.1)

»Aber wir sind nach »Chicureo« gezogen, weil wir dachten, dass die Grundstücke eine Wertsteigerung erzielen können, denn viele Bekannte sind in diese Zone gezogen.«

(Interview E.R. EI 2, S.1)

»Man setzt auch auf einen Wandel; innerhalb der nächsten 10 Jahre wird alles ganz anders aussehen; es werden viel mehr Dienstleister hier sein und die Grundstücke und Immobilien werden bestimmt eine Wertsteigerung erfahren.«

(Interview Karina Stuardo, DW_B0018b Min 5:40)

Es wird deutlich, dass bei all diesen Entscheidungen die früheren Erfahrungen von Bekannten, Verwandten und vor allem von Freunden ausschlaggebend sind. Es werden normalerweise verschiedene mögliche Entwicklungen in Erwägung gezogen, aber die Meinung von vertrauten Personen kann das Zünglein an der Waage sein:

»Ja, aber es war zum Teil auch ein Glücksfall und Kontakte zugleich, denn wir haben die erste Parzelle durch einen Freund gefunden. Er hat über das Condominio erzählt...und wir haben unsere Entscheidung ziemlich schnell getroffen, denn wir wollten nicht ewig suchen.«

(Interview E.R. EI 2, S.1)

Ein weiterer Faktor bei der Entscheidungsfindung ist der Ausdruck eines besonderen Lebensstils. Die Suche nach einem ersehnten idyllischen Leben im Grünen oder auf dem Land.

Lebensstil und gesellschaftliches Leben

Für alle befragten Personen ist der Lebensstil, oder besser gesagt, sind die Lebensumstände im »Condominio« von großer Bedeutung. Es dient als Ausgleich beim ständigen Pendeln zwischen dem »Condominio« und der Stadt, wo sie ihre Arbeitsplätze haben. Der direkte Kontakt zur Natur und die Ruhe werden sehr geschätzt. Hier wird nicht der Kontakt zu den Nachbarn bevorzugt, sondern die intime Sphäre der Familie, die wiederum durch den Kontakt zur Natur gestärkt werden soll:

»Es ist ein Thema mit der Natur; wir unternehmen keine großen Wanderungen, nur ab und zu machen wir einen kleinen Ausflug hier in der Nähe, aber für uns ist der Blick in das Tal sehr wichtig; die Weite. Es ist etwas, was wir früher nicht hatten und wir lernten das zu schätzen. «

(Interview TEI 2, S. 2)

Aber nicht alles im »Condominio« scheint idyllisch zu sein. Die sozialen Kontakte können eingeschränkt werden. Die Bewohner einer solchen Projektentwicklung verzichten teilweise auf frühere Freundschaften; der Freundeskreis reduziert sich allmählich auf ein Minimum:

»Jetzt ist es äußerst kompliziert, ein Treffen zu vereinbaren. Es fällt unseren Freunden schwer, hierher zu kommen und wir denken immer zweimal nach, ob wir zu irgendeinem Freund fahren, es sei denn, dass diese in relativer Nähe einer Autobahn leben. «

(Interview TEI 2, S. 2)

Auch das gesellschaftliche Leben der Kinder wird durch die Umstände im »Condominio« beeinträchtigt:

»Manches gibt es hier einfach nicht; das frische Brot um die Ecke gibt es einfach nicht und es gibt auch keinen Spielplatz. Es ist ein anderer Lebensstil. Viele Kinder werden von einem Dienstmädchen betreut und erzogen; es gibt keine Orte, in denen sich die Leute treffen oder kennenlernen können. Die Kinder können erst in der Schule andere Kinder kennenlernen. «

(Interview Karina Stuardo, DW_B0018b. Min. 9:27)



Abb. 136 Die Kinder der Familie Cárdenas-Stauardo spielen mit Baumaterial der naheliegenden Baustelle; im »Condominio« existieren keine Spielplätze und daher keine Gelegenheit, andere Kinder desselben »Condominios« kennenzulernen. Foto: Autor.

Die befragten Personen sagten unisono, dass ihr gesellschaftliches Leben nach dem Umzug in den »Condominio« viel eingebüßt hat. Es ist aber ein Faktor, der schon im Vorfeld klar war und dementsprechend von allen mehr oder weniger in Kauf genommen worden war. Dieses Manko wird durch die Nähe zur Natur und die Idylle verdrängt oder ausgeglichen.

Das Leben im Vorort bringt die Abhängigkeit von großen Shopping-Centers mit sich; diese machen das Gros der Einkaufsmöglichkeiten aus. Das Pendeln zwischen dem »Condominio« und der Shopping-Mall ist einigen Bewohnern eine lästige Angelegenheit, aber sie setzen auf einen mittelfristigen Ausbau mittelgroßer Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe des Wohnortes. Eine Minderheit versucht schon jetzt eine Alternative zur Mall zu suchen:

»Es gibt winzig kleine Märkte, die in ländlichen Wegen aufgestellt werden; wir kaufen da ein, aber du bist völlig auf das Auto angewiesen.«

(Interview Karina Stuardo, DW_B0018b. Min. 9:27.)

Doch andere Befragte von »La Reserva« können gut mit dem Shopping-Mall Monopol leben und sind mit diesem Einkaufsstil völlig zufrieden.

Die Autobahn als Katalysator

Im letzten Jahrzehnt sind viele »Condominios« außerhalb der Stadtgrenze entstanden; nicht nur nördlich der Hauptstadt (Provinz »Chacabuco«), sondern auch südlich von Santiago entstehen diese neuen Entwicklungen für Leute, die sich größere Wohnräume und Grundstücke wünschen (hierzu siehe auch Kapitel Nr. 7). Aber innerhalb dieser durchaus harten Konkurrenz haben die Projektentwicklungen am nördlichen Rand der Stadt viel mehr anzubieten, was Verkehrsinfrastruktur angeht. Die Entfernung zu traditionellen Vierteln der Oberschicht wie »Las Condes«, »Providencia«, »Vitacura« oder »La Dehesa« ist relativ klein. Ferner ist das Angebot an Stadtautobahnen, die diese Siedlungen mit dem Stadtzentrum und sonstigen wichtigen Vierteln verbinden, wesentlich größer als in anderen florierenden peripheren Gebieten. Alle Befragten unterstreichen mehrmals die Wichtigkeit des Vorhandenseins einer Autobahn in zumutbarer Nähe bei der Entscheidungsfindung, ein Grundstück in einem solchen »Condominio« zu kaufen:

»Ja, die Autobahnen waren sehr wichtig; wäre da keine Autobahn gewesen, hätten wir uns wahrscheinlich für ein anderes Projekt woanders entschieden.«

(Interview TEI 2, S.1)

»Es hängt alles zusammen; wäre da keine Autobahn, wäre das einfach nicht machbar gewesen. Dieser Ort hat uns gut gefallen, weil er sich in der Nähe von Santiago befindet und diese Nähe kommt nur durch die Autobahn zustande.«

(Interview Karina Stuardo, DW_B0018b. Min. 1:57.)

Familie Cárdenas-Stuardo, die einzigen Befragten, die unbefangen über ihre Stellungnahme zu der Entscheidung, in ein solches »Condominio« zu ziehen, sprachen, war sich einig, dass die Autobahn bei Ihrem Entschluss ausschlaggebend war. Da sich die Eltern bereits vor 15 Jahren im selben Sektor ein Haus bauen ließen, kannten sie die Umgebung gut, aber die neue Straßeninfrastruktur war sehr wichtig:

»Meine Eltern kamen hier vor 15 Jahren her. Damals musste man über die ›Norte-Sur‹ fahren, dann durch das Stadtzentrum und durch ›Colina‹; kein einziger Weg war ausgeschildert und die Fahrt dauerte mindestens anderthalb Stunden; vor allem nachts war es wirklich kompliziert, hierher zu kommen. «

(Interview Juan Carlos Cárdenas, DW_B0018a. Min 10:25.)

Wie bereits erwähnt, diene die Nähe einer Autobahn zunächst als Auslöser einer Entscheidung. Aber in vielen Fällen wurde dies auch zur Festigung eines Beschlusses. Für Freiberufler - entspricht gerade dem Profil eines Typischen Bewohner von »La Reserva« - die berufsbedingt zu mehreren Orten in der Stadt fahren müssen, wird die Benutzung, jetzt nicht mehr nur von einer besonderen Autobahn, sondern vom ganzen Stadtautobahnnetz überhaupt zur unerlässlichen Mobilitätsform:

»Es hat mit seiner Arbeit zu tun; Er benutzt die Autobahnen, um zu den verschiedenen Bauprojekten zu fahren; außerdem muss er immer zu verschiedenen Banken fahren, zum Beispiel um Schecks einzulösen usw. Beruflich hängt er vollends von der Autobahn ab.«

(Interview Karina Stuardo, DW_B0018b. Min. 2:41.)

Dienstleistungsangebote für ein »rurbanes« Gebiet

Da viele »Condominios« in den sogenannten ZODUCs (hierzu siehe Kapitel 7) entstanden sind, erwarten die Behörden der Ministerien, die für die Stadtplanung zuständig sind, die allmähliche Konkretisierung von sozialen Infrastrukturprojekten - besonders von Projekten seitens Privatunternehmen - in zumutbarer Nähe der neuen Wohngebiete¹⁸.

Die wichtigsten privaten Dienstleistungen in zumutbarer Nähe sind diejenigen, die mit dem sogenannten »Retail« zu tun haben (Shopping-Malls und dergleichen). Andere wichtige Dienstleistungsträger (Krankenhäuser, Kitas, Schulen oder Unis) glänzen jedoch durch Abwesenheit. Die Entstehung derartiger Projekte erfordert,

¹⁸ Zu den Begriffen Infrastruktur und soziale Infrastruktur siehe auch Kapitel 2.

dass zunächst eine kritische Masse an potenziellen Kunden entsteht. Diese kritische Masse ist anscheinend noch nicht vorhanden.

Kinderlosen Paaren oder Singles fällt die Entscheidung, ein Grundstück in einem »Condominio« zu kaufen, nicht so schwer wie Familien mit Kindern. Alle Familien mit Kindern im Schulalter müssen längere Fahrzeiten - nicht unbedingt wegen der Entfernung, sondern besonders wegen der Staus in der Rush-Hour - in Kauf nehmen, denn bis jetzt gibt es in der Nähe sehr wenige schulische Einrichtungen, sowohl private als auch staatliche.¹⁹ Bekannte private Schulen haben längst angekündigt, dass sie entweder ihre Einrichtung in das neue Gebiet verlegen, oder dass sie eine Niederlassung einrichten werden:

»Es gibt Fahrten, worauf wir nicht verzichten können; grundsätzlich zur Schule der Mädchen; die ist sehr weit von uns gelegen, aber wir werden die Schule nicht wechseln. Aber die Fertigstellung der Autobahn war eine große Erleichterung...das Idealste wäre natürlich, die Schule der Kinder hier in der Nähe zu haben, aber das ist nicht möglich, da wir uns für eine De Colonia-Schule entschieden haben, die wahrscheinlich nicht hierherziehen wird.²⁰ Vielleicht eröffnen sie eine Niederlassung in »La Dehesa«, das würde sehr gut für uns sein. «

(Interview EI2/ s.2)

Für andere Dienstleistungen stehen die großen Kaufzentren zur Verfügung. Die Shopping-Malls starteten zunächst als große Anhäufung mehrerer Läden bekannter Marken. Diese relativ kleinen Läden wurden von meist zwei großen Einkaufshäusern –auch Anker-Läden genannt –, die an den Enden des Malls-Gebäude platziert wurden, ergänzt. Aber in den letzten Jahren sind auch Hochhäuser zu diesen Kaufkomplexen dazu gekommen; diese beherbergen private Kliniken und Praxen samt Vertretungen der wichtigsten privaten Krankenkassen. Eine durchaus neue Entwicklung ist aber, dass auch staatliche Dienstleistungen jetzt in den Shopping-Malls vertreten sind:

»Als ich mein Auto kaufte, dachte ich, ich sollte zum Notar in die Stadt fahren, aber der Vorbesitzer hat mir erklärt, dass wir bloß zur Mall fahren müssen; da gäbe es ein Standesamt, wo wir die Übergabe des Fahrzeugs abwickeln lassen könnten; Und tatsächlich, im Erdgeschoss der Mall »Plaza Norte« war ein Standesamt und im 1. OG. befand sich eine Niederlassung meiner Bank; so konnten wir alles in der Mall erledigen.«

(Interview Karina Stuardo, DW_B0018b. Min. 7.)

Viele Formalitäten werden jedoch heutzutage per Internet erledigt. Die junge Generation, die in den »Condominios«, wie dem von »La Reserva« wohnen, machen einen großen Gebrauch von dieser Möglichkeit:

¹⁹ Staatliche Schulen kommen aus Qualitätsgründen für die Bewohner der neuen »Condominios« nicht in Frage. Die Ungleichheiten der chilenischen Gesellschaft spiegeln sich besonders im Schulsystem wider.

²⁰ Colegios de Colonia (Schulen von Ausländerkolonien). Da Chile ein Einwanderungsland ist, existieren viele private Schulen, in denen in einer ausländischen Sprache unterrichtet wird. Diese Schulen gelten als besonders gut.

Frage: Die Anzahl Fahrten in die Stadt –abgesehen von den Fahrten in die Schule der Mädchen- hat die zugenommen?

»Antwort: Generell sind es weniger geworden. Ich versuche, so weit wie es nun geht, Gebrauch vom Internet zu machen; ich zahle Rechnungen, mache Anfragen, alles was sich online machen lässt, mache ich halt über Internet, alles, was eine unnötige Fahrt in die Stadt erspart. «

(Interview EI 2 / S. 2)

»Man kann Vieles einfach über das Internet erledigen. «

(Interview Karina Stuardo, DW_B0018b. Min. 6:15.)

Die Shopping-Malls haben schon früh die Relevanz der Autobahnen erkannt, denn, ähnlich wie in den meisten Ländern, in denen sich das Shopping-Mall-Modell durchsetzte, befinden sich diese an strategischen Autobahnkreuzungen. Als die ersten Schnellstraßen im nördlichen Sektor der Hauptstadt zu Autobahnen ausgebaut wurden, sind nicht nur Immobilienkonzerne durch die niedrigen Bodenpreise und die gute Verkehrsinfrastruktur zu neuen Investitionen angelockt worden. Viele Unternehmen der Retail-Branche errichteten neue Fabrik- und Lagerhallen in der Nähe der neuen Straßen, um die günstige Verkehrsanbindung und die billigen Bodenpreise auszunutzen. Diese Firmen haben mittlerweile ein neues Publikum identifiziert und dementsprechend ihre Hallen zu Verkaufsläden umstrukturiert:

»Um Kleidung einzukaufen gehe ich nicht in die Mall; wir fahren zu einem ›Outlet‹, wo du die besten Marken finden kannst. Diese befinden sich am Rande der San Martín-Autobahn. Es ist ein Lagerhallengebiet, dass bereits vor der Fertigstellung der Autobahn existierte, aber jetzt locken sie ein neues Publikum von den neuen Wohngebieten an. «

(Interview Juan Carlos Cárdenas, DW_B0018a. Min 5:00.)

Alle befragten Personen sind sich darin einig, dass das Dienstleistungsangebot in den nächsten Jahren rapide steigen wird. Sie haben bereits einen großen Wandel innerhalb weniger Jahre feststellen können und setzen allesamt aufkommende Investitionen, die bestehende Lücken schließen werden:

»Dies ist eine Zone, die sich ständig weiterentwickelt. An der Hauptstraße von ›Chicureo‹ kann man den Wandel erkennen; und es wird sich weiterhin weiterentwickeln; dieser Wandel hat erst begonnen. «

(Interview Juan Carlos Cárdenas, DW_B0018a. Min 5:30.)

»Ja, ich glaube schon, dass sich die Sache generell konsolidieren wird. Unser ›Condominio‹ wird wahrscheinlich so bleiben, aber in den anderen ›Condominios‹, die wesentlich dichter besiedelt sind, wird es mehr ›Stadt‹ geben. Wir werden dann eine größere Einkaufszone haben und das wird gut für uns sein. «

(Interview EI 2/ S.2)

»Etwas, was besser sein wird, was schon seit einiger Zeit besser ist, sind die Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.«

(Interview TEI 2/ S.2-3)

Die Kombination von relativ fernliegenden Dienstleistungen und schneller Anbindung durch die Stadtautobahnen privilegiert ein Mobilitätsmuster, das die Zurücklegung langer Strecken verlangt. Andererseits wird jetzt die Umgebung erkundet und ferne Ziele öfter besucht:

»Ja, wir fahren viel öfter ans Meer. Wir fahren über die Autobahnen, die zum Gebiet um »Maitencillo« führen. Wir werden wahrscheinlich eine kleine Wohnung kaufen. Von hier aus ist es wesentlich leichter zur nördlichen Küstenregion zu fahren, ohne dabei durch die Stadt fahren zu müssen. Wir besuchen jetzt auch andere Kommunen hier in der Nähe, mal machen wir einen Ausflug, mal gehen wir in ein kleines Restaurant.«

(Interview TEI 2/ S.3.)

»Eigentlich haben wir die Änderung gespürt. Jetzt ist es viel leichter zu den Lieferanten zu gelangen, die wichtige Zwischenprodukte für unsere Wirtschaftstätigkeit verkaufen. Verschiedene wichtige Lieferanten befinden sich hier in der Nähe. Aber wir machen auch Fahrten, die nicht mit unserer ökonomischen Aktivität zu tun haben; wir fahren öfter in den Norden. Man koppelt sich nach und nach von der Stadt ab; müssten wir nicht täglich zur Schule fahren, da würden wir wahrscheinlich fast nie in die Stadt fahren.«

(Interview EI 2/ S.3)

Die Bewohner des »Condominios« können nicht vollends auf die Stadt verzichten, aber nach und nach entsteht eine allmähliche Abkoppelung von städtischen Aktivitäten. Die wichtigen Änderungen beim Mobilitätsmuster werden im nächsten Kapitel wiederaufgegriffen und analysiert.

Kapitel 12. Die Dimensionen der selektiven Mobilität

Die zwölf Kapitel im Überblick

Eine mehrschichtige Studie zur Segregation im Großraum Santiago de Chile

Kapitel 1

Die neuen Stadtautobahnen in Santiago de Chile

Eine Studie über die Beziehung zwischen sozial-räumlicher Segregation und Verkehrsinfrastruktur in Santiago de Chile

Einführendes Kapitel

Im ersten Kapitel wurden die Schwerpunkte und die Reichweite des Forschungsvorhabens beschrieben. Das Ziel bestand darin, die Forschungsfrage: *»Inwieweit hat der Bau von neuen Stadtautobahnen das sozioökonomische Segregationsbild von Santiago de Chile beeinflusst und eventuell geändert?«* zu beantworten. Das Aufwerfen der Forschungsfrage hat auch das Forschungsfeld bestimmt: Es handelte sich um ein Unterfangen, das innerhalb der stadtsoziologischen Tradition stattgefunden hat, aber unter starker Beachtung von Beschreibungsmethoden, die innerhalb der Geographie entstanden sind. Bei der Revision des Forschungsstandes wurde sowohl die US-amerikanische Tradition der Segregationsstudien als auch die europäische Schule - hauptsächlich des deutschsprachigen Raumes - zur Forschung der lateinamerikanischen Stadt berücksichtigt. Beide Traditionen haben im Laufe der Zeit die Stadtforschung der lateinamerikanischen Stadt stark geprägt. Diese Revision hat zugleich bestehende Wissenslücken aufgedeckt: Bis dato existierten keine bekannten Studien zur Wechselbeziehung zwischen Segregation und Verkehrsinfrastruktur für lateinamerikanische Beispiele (Städte). Eine weitere Schwäche - oder besser gesagt, eine weitere Einseitigkeit - von herkömmlichen Studien ist die Prädilektion von quantitativen Analysen.

Im ersten Kapitel wurde auch die anzuwendende Methodik generell dargestellt. Das Design der Datenerhebung basiert auf zwei Strategien, die sich gegenseitig ergänzen. Zum einen wurden historische Informationsquellen konsultiert und zum

anderen wurde ein Kompendium von qualitativen Instrumenten für die Datensammlung vor Ort entworfen. Der historische Teil sollte die Beschreibung von signifikanten Änderungen im Segregationsmuster im Laufe der Zeit und somit das heutigen Segregationsmuster der Stadt Santiago de Chile aus einer historischen Perspektive erklären. Die zweite Strategie basierte auf einem effizienten Instrumentarium zur Beschreibung von gegenwärtigen Segregationsphänomenen, die aufgrund der Einführung von Stadtautobahnen wichtige Änderungen aufweisen.

Kapitel 2

Dialog zwischen Infrastruktur und Gesellschaft

In der Form eines Exkurses wurden im zweiten Kapitel die Einflüsse der Infrastruktur auf die Beschleunigung sozialer Phänomene erläutert. Zunächst wurde die Etymologie des Wortes »Infrastruktur« dargelegt und aufgezeigt, wie aus einem Fachwort der Eisenbahner ein Terminus der Geopolitik und ein Wort der Wirtschaftswissenschaften und der Entwicklungshilfe wurde. Im zweiten Teil dieses Kapitels wurden auch die rasanten sozialen und technologischen Umwälzungen, die Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Ausbau der Infrastruktur einhergingen, behandelt. Im letzten Teil dieses Kapitels wurden die Gefahren einer »Desynchronisation« beschrieben - vor allem in den Gesellschaften, in denen die Innovationen in der Technik nicht allen zugänglich sind. Anschließend wurde im Kapitel 2 der soziale Wandel Chiles angesprochen und wie dieser von den Änderungen in der Infrastruktur beeinflusst worden ist.

Kapitel 3

Die Wege der Ungleichheit

Die Bedeutung der Infrastruktur bei der Gesellschaftsbildung während der Eroberungsphase und ersten Kolonialzeit Chiles

Im dritten Kapitel wurde die Bedeutung der Infrastruktur - insbesondere der Verkehrsinfrastruktur - bei der Gesellschaftsbildung und der wirtschaftlichen Entfaltung des Landes während der ersten Kolonialzeit in Chile erörtert. Ebenfalls Teil dieses Kapitels ist die Beschreibung wie die Spanier die vorhandene

Verkehrsinfrastruktur - Pfade, Wege, Brücken und Fähren - der Inkas zur Eroberung des Territoriums ausnutzten und wie anschließend die ersten militärischen Infrastrukturbauten der Spanier auf chilenischem Boden der Bildung eines Militär-hierarchischen Substrats als Gesellschaftsbasis dienten. Ferner werden die verschiedenen Zwangsumsiedlungen indigener Bevölkerung und die Bedeutung der »Hacienda« (Landgut) als gesellschaftlichem Schmelztiegel angesprochen. Das Kapitel endet mit der Beschreibung von Segregationsmustern im ländlichen Raum Chiles während der ersten Kolonialzeit, dabei wird auch die Rolle der Wege und Straßen bei der Konfigurierung dieser Segregationsmuster hervorgehoben.

Kapitel 4

Räumlich-soziale Trennung im kolonial- und frührepublikanischen Santiago de Chile 1541-1850; die Entstehung eines Segregationsmodells

Im vierten Kapitel wurde die erste sozial-räumliche Verteilung der verschiedenen sozialen Gruppen in der Hauptstadt dargestellt: Wie aus einer rein militärischen Enklave, in der lediglich militärische Rangordnungen walteten, ein komplexes soziales Gefüge innerhalb einer »Ackerbürgerstadt« entstanden ist. In diesem Kapitel werden auch die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen der kolonialen und frührepublikanischen Stadt beschrieben; wurde ebenfalls durch eine mehrdimensionale Analyse (Reboratti 1999: 40) erörtert, wie diese Gruppen interagierten bzw. ihren Kontakt zueinander vermieden und dabei klare Abgrenzungsmechanismen entstanden sind. Nach einer Revidierung vorhandener Beschreibungsmodelle für die lateinamerikanische Kolonialstadt wurde ein neues sozial-räumliches Beschreibungsmodell entworfen; das vorgeschlagene Modell fasst die Auswirkungen einer »disziplinären Gesellschaft« im foucaultschen Sinne auf die Gestaltung des Raumes und dessen Benutzung seitens verschiedener gesellschaftlicher Gruppen zusammen.

Kapitel 5

Von der Schiene zum Asphalt

Die Entstehung der modernen Stadt und die Annahme eines typischen lateinamerikanischen Segregationsmusters 1850-1950

Die Unabhängigkeit von Spanien brachte gewaltige Änderungen sowohl im gesellschaftlichen als auch im wirtschaftlichen Leben des Landes mit sich. Diese Änderungen lösten eine lang anhaltende Migration Land-Stadt, die das soziale Gefüge und die Verteilung einzelner sozialer Gruppen in der Stadt beeinflussten; die Neuankömmlinge, die vor der Armut auf dem Land flohen, bildeten den Nährboden für die erste Bodenspekulation am Rande der Stadt. Auch die Einführung neuer Transporttechnologien, die zunächst bei extraktiven Aktivitäten in der Atacama-Wüste eingesetzt wurden, hat die Struktur der Stadt und die Wechselbeziehung zwischen Infrastruktur und Verteilung sozialer Gruppen im städtischen Raum stark beeinflusst. Das Kapitel beschrieb, wie diese Faktoren den Prozess der Metropolisierung vorantrieben und wie aus einer Ackerbürgerstadt eine moderne Stadt wurde, wie die gezielte Förderung der Industrie seitens des Staates die Entstehung einer Proletarierperipherie verursachte und wie das Aufkommen der sozialen Frage das Verlangen nach Sozialwohnungen anfeuerte.

Anschließend wurde in diesem Kapitel die Rolle der neuen Straßen - ab ca. 1950 - bei der Trennung von sozialen Gruppen innerhalb der Hauptstadt beschrieben.

Kapitel 6

Die Verkehrsplanung von Santiago im 20. Jahrhundert

Von der »Highway Lobby« zur allgemeinen planerischen Akzeptanz der Schnellstraße

Dieses Kapitel behandelte die Entfaltung verschiedener planerischer Ansätze, die im Laufe des 20. Jahrhunderts mittels verschiedener Planungsinstrumente umgesetzt wurden. In Chile, ähnlich wie in anderen Entwicklungsländern, wurde ständig nach erprobten Modellen gesucht. Das gilt auch für die Stadt- und Verkehrsplanung. Santiago entwickelte sich bis mindestens 1930 nach einem europäischen Muster.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde das europäische Modell jedoch durch ein in den Vereinigten Staaten von Amerika entstandenes und gefördertes Entwicklungsmuster ersetzt. Dieses Kapitel zeigte, wie dieser Paradigmenwandel das Ergebnis einer politischen - im Rahmen des Kalten Krieges - entstandenen Initiative war. Dieser Wandel wurde sowohl von der amerikanischen Administration als auch von privaten Großkonzernen - besonders von der Öl - und Autoindustrie der USA vorangetrieben; durch das entschlossene Agieren der so genannten »Highway Lobby«, die ihre Experten nach Chile entsandte, wurden im Absprache mit der chilenischen Regierung eine Reihe von Maßnahmen zur Etablierung von Kraftfahrzeugen als vorherrschendem Transportmittel getroffen. Die wichtigsten Maßnahmen waren dabei die Einrichtung von Montagehallen für den Fertigbau amerikanischer Fahrzeuge, der Ausbau des Straßennetzes und die nicht offiziell verkündete, aber systematisch durchgeführte Vernachlässigung der Schiene als urbanes und suburbanes Transportmittel.

Im sechsten Kapitel wurden darüber hinaus die ersten seriösen Planungsverfahren für den Großraum Santiago erörtert; wie zunächst der »Plan Brunner« und dann der »PRMS 60« das Stadtgebilde beeinflusst haben. Parallel zu der Entstehung von Planungsinstrumenten wurden, besonders in Ministerien und in Universitäten, Zukunftsvisionen für die Weiterentwicklung der Stadt entworfen.

Kapitel 7

Vom Sozialismus zum orthodoxen Neoliberalismus

Der radikale Paradigmenwandel nach dem Putsch und dessen Wirkungen auf Segregation und Privatisierung des Raumes

Das Kapitel 7 beinhaltet eine Beschreibung des schnellen Übergangs von einem sozialistischen System zur neoliberalen Marktwirtschaft. Chile wählte 1970 den ersten sozialistischen Präsidenten in Lateinamerika, Salvador Allende, er sprach von einem »chilenischen Weg zum Sozialismus«. Während seiner vom Militärputsch (1973) abgebrochenen Amtszeit wurde der Wohlfahrtsstaat erweitert. Das demokratisch gewählte Regime der UP (Volkseinheitsfront) wurde von der US-Regierung als eine destabilisierende Gefahr für die ganze lateinamerikanische Region eingestuft; diese, zusammen mit der politischen chilenischen Rechten, organisierten

und finanzierten den Putsch, der mit dem Bombardement des Präsidentenpalastes seinen Gipfel erreichte. Die ökonomische Krise, die bereits während der Amtszeit von Allende ausgelöst wurde, hat das Militärregime dazu bewogen, alle Karten auf eine radikale Umwandlung des ökonomischen Systems zu setzen. Chilenische Ökonomen, die bei Milton Friedman in Chicago studiert hatten, plädierten für eine rasche Umsetzung von marktorientierten Maßnahmen. Sie hatten schon während der Allende-Zeit ein Handbuch zur Umsetzung von Wirtschaftsmaßnahmen und zur Verkleinerung des Staatsapparates verfasst. Die Reichweite der Aktion dieser Ökonomen war sehr groß und bedeutete die Entstehung einer bis in die heutige Zeit geltende Struktur. Der Staat wurde verkleinert und viele staatliche Unternehmen wurden privatisiert. In den letzten Jahren der Pinochet-Diktatur wurden die ersten Infrastrukturbauten privatisiert (Häfen und Flughäfen). Parallel zur Deregulierung der Wirtschaft ist eine Deregulierung der Stadtplanung in Gang gesetzt worden. Die Planungsinstrumente wurden - seitens der Ökonomen des Regimes - als marktverzerrende Störungen zur Etablierung einer realen freien Marktwirtschaft betrachtet. Diese Deregulierung entfachte eine große Bodenspekulation, die letztendlich die Ausdehnung der Stadt jenseits der ursprünglichen Stadtgrenzen anspornte.

Kapitel 8

Die konzessionierten Stadtautobahnen

In diesem Kapitel wurden die planerischen und vor allem die wirtschaftlichen Voraussetzungen für den Konzessionen-Plan der Stadtautobahnen erörtert. Die äußerst komplexe wirtschaftliche Struktur, die dem Bau und der Betreibung der Stadtautobahnen zugrunde liegt, steht im Widerspruch zu den sehr schwammigen Voraussetzungen für das urbane Design dieser Autobahnen. Hohe Standards wurden beim Betrieb der Autobahn und beim Bau der Fahrbahnen erzielt. Eine derart hohe Qualität ist bei anderen Aspekten der neuen Autobahnen wie Entwurf und der Implementierung von Pufferzonen - nicht vorhanden. Das Kapitel zeigte, wie das System Stadtautobahn ein Zahnrad einer raffinierten ökonomischen Maschinerie ist, bei der große Investitionen der privatisierten Pensions- und Krankenkassen getätigt worden sind. Im Kapitel wird auch erläutert, wie die vom chilenischen Staat festgelegten Spielregeln den Betreibern ein attraktives und profitables Geschäft

sicherte. Darüber hinaus wurde im Kapitel ebenfalls erläutert, wie die technische Rechtfertigung für die Aufstellung des neuen Autobahnsystems – durch das Argument der technischen Notwendigkeit -nach wenigen Jahren nach Einweihung der ersten Stadtautobahn widerlegt werden konnte.

Kapitel 9

Zwei Fallstudien

Zwei Realitäten

Im neunten Kapitel wurden zunächst die Auswahlverfahren der Fallstudien erläutert. Die Notwendigkeit, zwei Fallstudien zu betrachten beruht in erster Linie auf der Auffassung, dass es grundsätzlich zwei Realitäten beim Phänomen Stadtautobahn gibt: die Anwohner eines Projekts – Autobahn - und die »Kunden« dieser Autobahn. Im Kapitel wurden beide Gruppen aus einem sozioökonomischen Standpunkt geschildert. Ausgewählt wurden das Viertel »Santo Tomás« in der Gemeinde »La Pintana« - eine der ärmsten Kommunen des Großraums Santiago - und das exklusive »Condominio La Reserva« im nördlichen Ausdehnungsgebiet der Hauptstadt.

Kapitel 10

Entwicklung einer passenden Methodik

Das Kapitel 10 befasst sich hauptsächlich mit der angewendeten Methodik bei der qualitativen Datenerhebung vor Ort. Das gesamte Verfahren beruht auf dem Prinzip der »Triangulation« (Glaser und Strauss 1967; Denzin 1989; Flick 2007b): Es werden mehrere aufeinander abgestimmte Methoden eingesetzt; diese mehrschichtige Annäherungsstrategie ermöglicht eine Erweiterung der Forschungsqualität und minimiert die möglichen Verzerrungen, die entweder vom Forscher selbst oder von anderen störenden Faktoren verursacht werden können.

Die ausgewählten Methoden stellten eine graduelle bzw. »flexible« Annäherungsstrategie dar. Die erste Methode - die Fokusgruppe - diente als Explorationsverfahren und diente in erster Linie zur Erlangung eines Grundwissens über das Viertel. Die weiteren Methoden sollten die Aufstellung eines detaillierten Bildes der jeweiligen Viertel ermöglichen. Es erfolgte die Arbeit mit Karten und Plänen des Viertels und der Kommune - stumme Karten -, die die räumliche Auseinandersetzung der Teilnehmer mit ihrem Viertel ermöglichte. Im Nachhinein wurde das Verfahren »foto-self-elicitation« eingesetzt (Clark-Ibáñez 2007: 167). Bei dieser Methode wurden Gruppen gebildet, die selber Fotos vom Viertel machten. Man schlug einen Leitfaden bzw. ein Thema für die Aufnahmen vor. Nach Einsammeln der Einweg-Fotoapparate wurde ein Workshop organisiert; im Workshop wurden die Aufnahmen von den Teilnehmern analysiert und schriftlich beschrieben. Anschließend wurde eine offene Diskussion über die Auswirkungen vom Bau der Autobahn eingeleitet.

Für den zweiten Studienfall wurden die Schwierigkeiten bei der Datenerhebung erläutert. Man hat sich hier für eine minimierte Version der Verfahren, die im Fall Santo Tomás eingesetzt wurden, entschieden.

Am Ende des Kapitels wurde die Struktur der Datenerhebung anhand zweier Schemata synoptisch dargestellt.

Kapitel 11

Neuer Bau, neues Leben?

Die Auswirkungen vom Bau der Autobahnen aus der Sicht der Bewohner

Im Kapitel 11 werden die Ergebnisse der Datenauswertung analysiert. Hierfür werden prägnante Beispiele aus den verschiedenen Workshops und Interviews ausgewählt. Es werden zunächst die Daten der Arbeit mit den Karten geschildert. Die Auseinandersetzung mit den Karten ermöglichte nicht nur eine räumliche Beschreibung des Viertels und der Kommune. Darüber hinaus konnte ein Mobilitätsmuster für die Bewohner festgestellt werden. Durch die Analyse der Daten konnten die Probleme, die durch den Bau der Autobahn entstanden sind, im Detail

veranschaulicht werden. Die hierfür ausgewählten Beispiele - Fotos, Interview-Passagen, Aussagen - wurden auch in zusammenfassenden Tabellen angeführt. Zum zweiten Studienfall wurden hauptsächlich Interview-Passagen dargestellt.

Kapitel 12

Die Dimensionen einer selektiven Mobilität

Im vorliegenden Kapitel wird die Antwort auf die Forschungsfrage dargelegt. Dabei werden die verschiedenen Dimensionen, die bei der Beschreibung des Segregationsphänomens in Santiago de Chile relevant sind, angesprochen. Hierfür wird eine eigenständige Definition von Segregation gewagt. Im Kapitel wird auch gezeigt, wie die Veränderung von Mobilitätsmustern - vor allem bei den oberen gesellschaftlichen Schichten - zur Etablierung eines neuen Stadtmodells geführt hat. Das neue »symbiotische Stadtmodell« symbolisiert ein neues Stadium in der Entwicklung der lateinamerikanischen Großstadt. Im vorliegenden Kapitel wird dieses Modell erklärt und auf weitere Entwicklungsszenarien hingedeutet.

Anschließend werden die Reichweite des Forschungsunterfangens und mögliche Ansätze für weiterführende Arbeiten erläutert.

Ein neues Segregationsmuster? Wie die Stadtautobahnen die Form der Segregation in Santiago beeinflussen.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist, folgende Frage zu beantworten:

Inwieweit hat der Bau von neuen Stadtautobahnen das sozioökonomische Segregationsbild von Santiago de Chile beeinflusst und eventuell geändert?

Durch das Aufwerfen dieser Frage entsteht das Bedürfnis, eine klare operationelle Definition von Segregation aufzustellen, denn obwohl bereits im ersten Kapitel dieser Arbeit die Reichweite und die Schwerpunkte der Studie erläutert wurden, ist es bei der generellen Beschreibung des Vorhabens auf eine klare operationelle Definition von Segregation verzichtet worden. Die Beschreibung der verschiedenen Formen, die die Segregation in der Hauptstadt Chiles im Laufe der Jahrhunderte angenommen hat und die im historischen Teil der vorliegenden Arbeit aufgegriffen wird, beschränkte sich hauptsächlich auf die räumliche Dimension des Phänomens. Die räumliche Dimension ist besonders bei der Beschreibung eines Stadtentwicklungsmodells wichtig, aber für eine umfassende Beschreibung, die alle wichtigen Aspekte der Segregation in Santiago de Chile erfasst, reicht die Beschränkung auf eine räumliche Schilderung des Phänomens bei Weitem nicht aus.

Die Arbeit schlägt daher eine praktische Definition des Phänomens vor. Diese Definition ist das Ergebnis einer Beschreibungsbemühung, die auf herkömmlichen Definitionen aus der Fachliteratur, aber besonders auf einem eigenen Entwurf zur Segregationsproblematik basiert. Der Begriff Segregation beschreibt in erster Linie: »Das Phänomen der ungleichen Verteilung städtischer Bevölkerung nach bestimmten Merkmalen« (Farwick 2012: 381). Dabei wird aber die Reichweite und Komplexität des Phänomens nicht erfasst. Zu der räumlichen Verteilung einzelner Bevölkerungsgruppen - im Falle von Chile besonders von sozioökonomischen oder Einkommensgruppen - kommt noch ein weites Spektrum an Bewertungskategorien hinzu, die durch die mentalen Strukturen (Bourdieu 1991: 27) oder die empfundenen Dimensionen der Segregation ergänzt werden.

Mit Hilfe dieser »Bausteine« wird eine eigenständige Definition gewagt:

Segregation ist die Verteilung einzelner menschlicher sozioökonomischer, und /oder ethnischer Gruppen im Raum und die an diese räumliche Verteilung gebundene subjektive Bewertung von einer gewissen Werteskala und sozialen Positionierung sowie die objektiven ökonomischen Leistungsfähigkeiten, die von der genannten räumlichen Verteilung bedingt werden.

Segregation wäre dann nicht nur eine bestimmte Verteilung einzelner sozialen Gruppen im physischen Raum, es sind auch die unmittelbaren Folgen und das Empfinden um eine gewisse Position im Raum, die das Phänomen Segregation ausmachen. Dabei spielt der ökonomische Raum eine sehr wichtige Rolle:

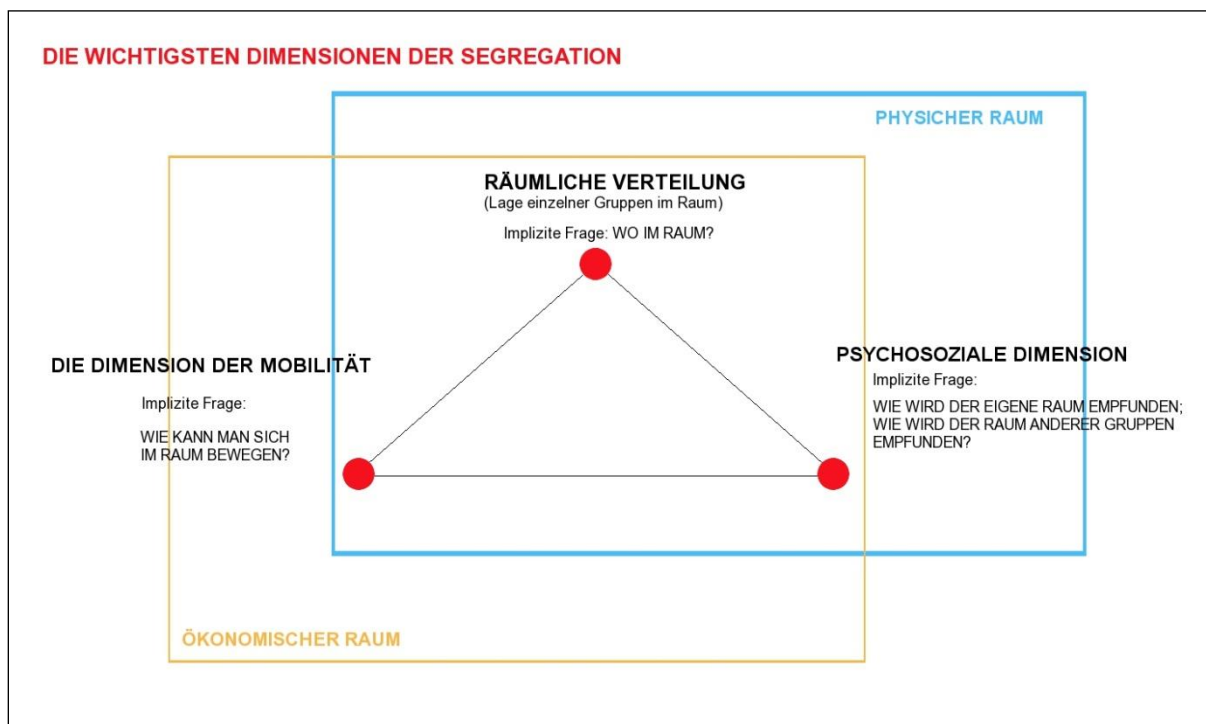


Abb. 137 Die wichtigsten Komponenten der Segregation und deren Wechselwirkungen mit dem physischen und ökonomischem Raum; Eigener Entwurf.

Die Segregation würde hauptsächlich drei Hauptkomponenten haben, die sich wiederum nur durch ihre wechselseitige Beziehung zu beiden Räumen (dem physischen und dem ökonomischen Raum) festlegen lassen:

- a) Die räumliche Verteilung einzelner Gruppen.
- b) Die psychosoziale Dimension: Wie empfinden die einzelnen Gruppen Ihre soziale Distanz zu anderen Gruppen in der Stadt und im ökonomischen Raum.

- c) Die Komponente der Mobilität: Wie kann man sich im Raum bewegen?
Existieren dabei Einschränkungen oder Hindernisse?

Nur wenn diese Komponenten und deren wechselseitige Beziehungen zu beiden Raumkategorien in Betracht gezogen werden, kann eine geeignete Antwort auf die Forschungsfrage gegeben werden.

Die räumliche Auswirkung der neuen Autobahnen

Bei der vorliegenden Arbeit ging es in erster Linie darum, die negativen Folgen der bestehenden und sich wandelnden Segregationsmuster zu erforschen. Allerdings fällt es heutzutage ziemlich schwer eine positive »Seite« oder »Vorteile« (Löw, Silke und Stoetzer 2007: 43) in den Segregationsformen, die in der Hauptstadt Chiles auftreten, zu finden. In den 60ern und auch bis in die 70er Jahre gab es durchaus auch positive Annäherungen, ja sogar ein symbiotisches Zusammenleben verschiedener sozialer Gruppen, vor allem in den östlichen Vierteln. Im sogenannten »Barrio Alto« gab ein sehr friedliches Miteinander; aber diese, für eine lateinamerikanische Stadt durchaus typische Form des Zusammenlebens kam zu einem abrupten Ende durch die forcierte Umsiedlungspolitik der Militärdiktatur (hierzu siehe Kapitel 7).

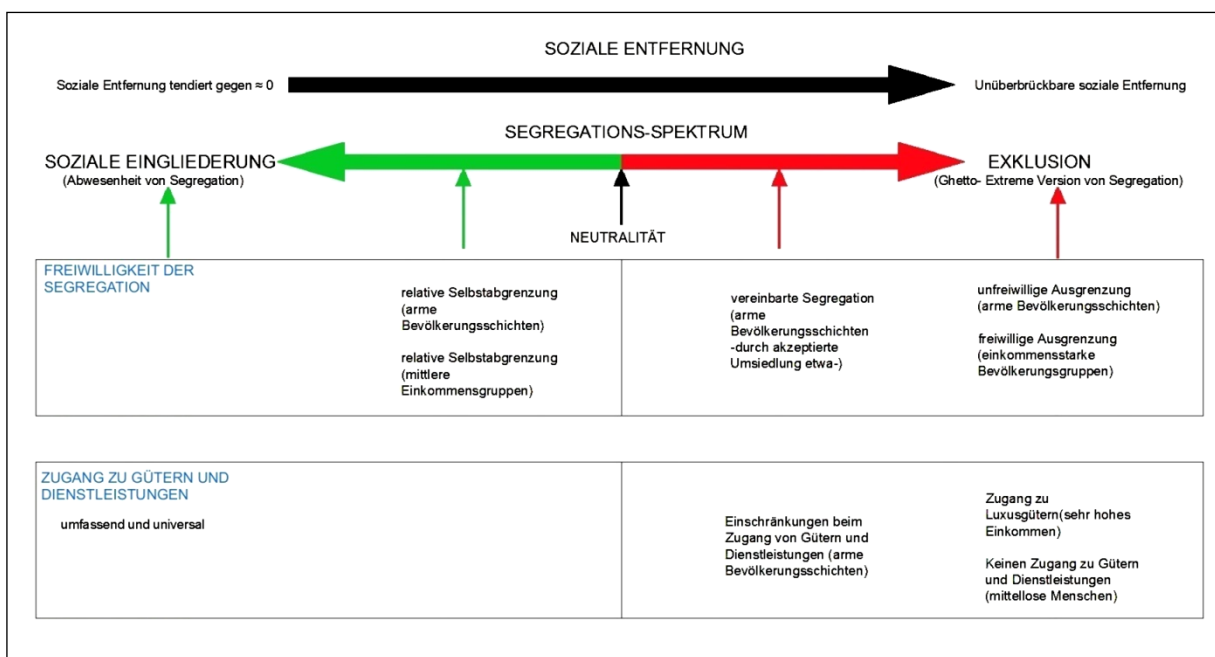


Abb. 138 In der vorliegenden Arbeit werden die negativen Formen von Segregation (roter Bereich) analysiert. Eigener Entwurf.

Durch diese soziale Politik - die auch über Umwege eine planerische war - entstand mit enormen räumlichen Auswirkungen auch eine physische Entfernung zwischen den einzelnen sozialen Gruppen. Jede Kommune erlangte ein relativ homogenes soziales Profil und so ergab es sich, dass eine Kommune mit hauptsächlich reichen Bewohnern von einer mit armen Bürgern durch eine Kommune mittleren Einkommens getrennt wurde; es entstand sozusagen ein sozialer Puffer.

Die bereits bestehende soziale Entfernung wurde durch die physische Entfernung ergänzt und verstärkt; darüber hinaus wurde die räumliche Entfernung praktisch zum Symbol der sozialen Entfernung. Jede Kommune, jeder Bürger wurde jetzt nicht mehr unbedingt nach Ursprung, sondern eher nach dem Wohnort sozial abgestempelt. Die Reichen residierten nach wie vor in den reichen Kommunen, aber die Armen wurden in die armen Kommunen verbannt. Diese durchaus prägnante und klare Abgrenzung und Segregation in der Hauptstadt entstand zwischen 1975 und 1986 während der Umsiedlungspolitik der Militärdiktatur (siehe Kapitel 7); danach gab es zwar keine weiteren Zwangsumsiedlungen, aber die bereits fertiggestellten Areale zur Errichtung von Sozialwohnungsblöcken an den Rändern der Stadt wurden vom MINVU für seine Sozialwohnungsbau-Programme weiterhin benutzt. Die Verteilung von Einkommensgruppen innerhalb der Stadt wurde somit gestärkt, aber nicht geändert bzw. rückgängig gemacht.

Durch den Bau der neuen Stadtautobahnen gab es eine Wende bei der räumlichen Verteilung von Einkommensgruppen innerhalb der Stadt; diese Änderung hat besonders die obere Mittelschicht und die Oberschicht getroffen. Durch den systematischen Ausbau des Autobahnnetzes im nördlichen Teil der »Región Metropolitana« (Großraum Santiago), wurde ein neues Gebiet für diese Einkommensgruppen erschlossen. Dadurch ist die physische Entfernung zwischen sozialen Schichten umso größer geworden. Zum ersten Mal in der Geschichte der chilenischen Hauptstadt entstanden neue Oberschicht-Viertel, die nicht unmittelbar an herkömmliche traditionelle Viertel angrenzten. Das nordamerikanische Suburbanisierungsmodell setzte sich endgültig durch. So wurde auch das typisch für die lateinamerikanische Stadt geltende Modell der »Verlagerung der Oberschicht« (Bähr/Mertins 1995) durch ein neues Modell abgelöst. Durch die zur Stadt gewonnene räumliche Entfernung ist zugleich eine Verringerung unerwünschter Begegnungen mit Menschen anderer Einkommensgruppen entstanden. Zwischen dem »Condominio« - dafür ist »La Reserva« in Chicureo ein exzellentes Beispiel - und den urbanen Kommunen liegt ein Niemandsland, das die Distanz zur Stadt betont. Die Bewohner dieser »Condominios« haben jetzt kaum Gelegenheit, einem

Menschen einer armen Einkommensgruppe zu begegnen, es sei denn, dieser ist Mitglied der Dienerschaft, die täglich von den privaten Fahrzeugen der Condominios-Verwaltung von Sammelpunkten, zu denen die öffentlichen Transportmittel nicht gelangen, zum »Condominio« transportiert wird. Bei den »Condominios« außerhalb der Stadt kommt es zu einer klaren Übereinstimmung von sozialer Entfernung und physischer Entfernung (siehe Abb. 140). Die umzäunte Realität der »Condominios« wird durch die öffentlichen Verkehrsmittel nicht erreicht, weil diese Gebiete außerhalb der Stadtgrenze liegen und demzufolge offiziell nicht zum Stadtterritorium gehören (siehe Kapitel 7). Aber in der Praxis existiert eine klare Stadtzugehörigkeit, die durch den Ausbau der Autobahnen bekräftigt wird.

Als in der Provinz »Chacabuco« die ersten, eher noch bescheidenen Investitionen zustande kamen, wurde das Phänomen zwar von verschiedenen Autoren erkannt, aber nicht klar genug beschrieben. Borsdorf und Hidalgo (2000, 2005 und 2006) sprechen von einer »fragmentierten Stadt«, Sabatini seinerseits spricht von einem »Ölfleck, die sich ausdehnt« (Sabatini 2000). In beiden Fällen wird wohl erkannt, dass etwas wichtiges, ja sogar Entscheidendes in Gang gesetzt wurde. Aber diese Autoren, wahrscheinlich, weil weder die wichtigsten Autobahnen noch nicht fertiggestellt waren, noch die Investitionen auf dem Immobilienmarkt festen Fuß gefasst hatten, waren noch nicht imstande, die reale Dimension dieser Entwicklung abzuwägen. Diese Änderungen führten, nach Meinung der vorliegenden Arbeit, zu einem neuen Stadtmodell, das im letzten Unterkapitel beschrieben wird.

Klar ist, dass der oberen Mittelschicht und der Oberschicht eine andere, eine neue Stadt zur Verfügung steht. Diese Einkommensgruppen haben die Option, im traditionellen Viertel zu bleiben oder sich in ein Abenteuer mit beschränkten und kalkulierten Risiken zu begeben, indem sie in eine neue Zone außerhalb der Stadtgrenze ziehen. Daher ist das neue Gebiet ein »anderes«, ein Eroberungsgebiet, das dem der Gartenstadt der späten zwanziger Jahre ähnelt (siehe Kapitel 5).

Wie bereits oben genannt wurde, hat sich das Leben für ärmere Einkommensgruppen durch den Bau der Autobahnen relativ wenig verändert, was die Wahl einer bestimmten Lage in der Stadt angeht. Es sind zwar neue Sozialwohnungsareale in anderen Gebieten geschaffen worden, darunter auch in der Provinz »Chacabuco«. Allerdings sind diese neuen Viertel für viele Menschen, die sich um die Zuweisung einer Sozialwohnung bewerben, völlig unattraktiv. Die Entfernung zur Stadt und zu möglichen Arbeitsplätzen ist einfach zu groß; die ÖPNV-Systeme sind in diesen

neuen Gebieten nicht ausgebaut und die Anschaffung eines eigenen Autos ist wegen der hohen Benzin- und Mautpreise schlichtweg unerschwinglich.

Aber es bleibt die Frage offen, ob die entstandene Vergrößerung der physischen Entfernung, die durch den Bau der Autobahnen begünstigt wurde, ein Zeichen einer neuen Art Segregation ist? Die Antwort fällt nicht eindeutig aus. Für die einen ja - für die oberen gesellschaftlichen Schichten etwa; nicht aber für den Rest der Stadtbevölkerung. Man kann vielleicht von einem Verstärkungseffekt der bestehenden Segregation reden, aber dafür müssen, neben der Dimension der räumlichen Verteilung, auch die anderen Hauptdimensionen des Phänomens, d. h. die psychosoziale Dimension und die Dimension der Mobilität in Erwägung gezogen werden.

Die psychosoziale Dimension der Segregation und der Bau der neuen Autobahnen

In der psychosozialen Dimension spielen vor allem die sogenannten »Wohnquartierseffekte« eine wichtige Rolle:

»Angesichts der empirischen Evidenz von Einflüssen des Wohngebiets auf die individuelle Lage der Bewohner besteht die Frage, welche Faktoren des Quartiers diese negativen Effekte auslösen [...]erstens durch eine geringe Ressourcenausstattung innerhalb der Quartiere; zweitens durch Prozesse des sozialen Erlernens spezifischer destruktiver Handlungsmuster und Normen und drittens durch die stigmatisierende und diskriminierende Wirkung von benachteiligten Quartieren. «

(Farwick 2012: 390)

Die eingesetzte Methodik zur Datensammlung ermöglichte einen Einblick in die individuelle Lage der Bewohner beider Fallbeispiele. Auch angesichts der Faktoren, die für Farwick wichtig sind, konnte durch das Datensammlungsverfahren ein klares Bild dieser beiden Realitäten erstellt werden. Im Fall vom Quartier »Santo Tomás« war die geringe Ressourcenausstattung bereits eine Ausgangssituation (siehe Kapitel 9 und Tabelle 16). Es bestand schon vor dem Bau der Autobahn ein sehr negatives Image des Viertels sowohl unter den Bewohnern als auch unter allen Bewohnern der Hauptstadt. Der Bau der Autobahn muss als komplexer Eingriff in das Quartierleben betrachtet werden. Es handelt sich nicht nur um eine bauliche Maßnahme, weit darüber hinaus, waren die Ankündigung des Baus und der Start der Bauarbeiten in erster Linie eine Zerrüttung des sozialen und politischen Lebens der betroffenen Sektoren in der Kommune »La Pintana«. Wenn den von Farwick genannten Faktoren gefolgt und dadurch die Entwicklung in »Santo Tomas« betrachtet wird, kann die reale Dimension der Auswirkungen des Baus der Autobahn abgewogen werden. Die

ohnehin geringe Ressourcenausstattung - die sich nicht nur auf physische Investitionen oder messbare Dienstleistungen beschränkt, sondern auch und prinzipiell soziales Kapital beinhaltet (Bourdieu 1983) - wurde durch diesen dreistufigen Eingriff um einiges verringert.

Die drei Stufen des Eingriffs

- a) Ankündigung und Vorfeld-Verhandlungen
- b) Bauprozess
- c) Bauliche und soziale Folgen des Baus

Die mögliche Hilfe und Beratung, die die Bewohner seitens der Gemeinde hätte erhalten können, ist wegen des misslungenen, ja sogar nicht vorhandenen Bürgerbeteiligungsverfahrens, praktisch nie zustande gekommen. Die Behörden sahen das Problem in den Bewohnern, weswegen diese als konfliktreich für den restlichen Verhandlungsprozess abgestempelt wurden. Anders als in anderen Einkommensmilieus, sind die Bewohner in den armen Kommunen des Großraums Santiago auf die Unterstützung und Beratung von der jeweiligen Gemeinde angewiesen. Im Fall von »La Pintana« wurde die bereits brüchige Zusammenarbeit von lokalen Bürgerorganisationen und der Gemeinde durch die ständig abgebrochenen Verhandlungen und den daraus resultierenden Groll vernichtet. Dieser allmähliche Prozess der Vernichtung von Vertrauen und von sozialer Ressourcenausstattung führte während der zweiten Stufe des Eingriffs zu einer Intensivierung »destruktiver Handlungsmuster und Normen« (Farwick 2012: 390). Viele Bewohner sind sich dessen bewusst, dass der Erhalt von minimalen Verhaltensregeln und Normen das friedliche Zusammenleben in der Gemeinschaft aufrechterhält. Diesen Bürgern ist klar, dass sie ständig gegen die Anomie und Apathie anderer Bewohner kämpfen müssen (Eckardt 2004: 41). Einer dieser Kämpfe ist die Kontrolle über Vandalismus und ähnliche Erscheinungen. Wo keine öffentliche Kontrolle ausgeübt wird, muss sich die lokale Gemeinschaft selbst einschalten. Ein klares Beispiel hierfür ist das Auftreten eines »Zaun-Effekts«: In vielen armen Quartieren haben die Bewohner gegen die Entstehung von wilden Mülldeponien zu kämpfen (siehe Kapitel 11). Besonders an Zäunen, die z. B. Sportplätze und ähnliche öffentliche Einrichtungen vom restlichen öffentlichen Raum trennen, entstehen kleine Mülldeponien. Dieses bereits vorhandene destruktive Handlungsmuster hat sich während der Bauphase der Autobahn intensiviert. Die Bewohner trauten den Behörden nicht mehr und vielen war alles einfach egal; zu dieser Situation kommt die mangelnde Kontrolle und Müllabfuhr seitens der

Gemeinde und der fahrlässige Umgang mit Bauschutt seitens der Baufirmen hinzu. Die Situation erweckte das Gefühl, von den Behörden verraten worden zu sein und bewegte die Bewohner zur Ergreifung von Verzweiflungsakten; Straßenblockaden, in Brand gesetzte Maschinen und Auseinandersetzungen mit der Polizei. Dieses Verhalten kann auch als eine gesteigerte Form »spezifischen destruktiven Handlungsmusters« betrachtet werden (Farwick 2012). Die daraus resultierende Kriminalisierung relevanter Akteure führte zum Eintreten des von Farwick genannten dritten Faktors: Es hatte eine stigmatisierende und diskriminierende Wirkung auf das Quartier.

Das Gefühl, ein Bürger zweiter Klasse zu sein, wurde nicht nur durch die misslungenen Verhandlungen mit den Behörden verstärkt. Auch das Design der Autobahn und wie diese das Quartier durchquerte, war für das Aufkommen dieses Gefühls ausschlaggebend. Die Verantwortlichen des Projekts haben in den wenigen und äußerst schlecht durchgeführten Informationsveranstaltungen zur Beschreibung des Projekts, die vor dem Start der Baumaßnahmen stattgefunden haben, immer von Pufferzonen und Grünanlagen gesprochen. Diese sind bis dato noch nicht zustande gekommen, obwohl in anderen angrenzenden Kommunen ähnliche Maßnahmen getroffen worden sind. Die Bewohner waren sich auch im Klaren, dass ähnliche Projekte - die Autobahn »Costanera Norte« etwa - von großen urbanen Investitionen begleitet waren. Der Kontrast zu diesen anderen Projekten vergrößerte das Gefühl, »man könne mit ihnen machen was man wolle«. Zum Design der Autobahn gehört auch die Handhabung und Gestaltung der lokalen Verkehrslösungen. Im Verlauf der Autobahn durch die Kommune gibt es mehrere Hindernisse für Fußgänger und lokale Autofahrer. Das Design der Autobahn begünstigt den Fern- und Durchfahrtverkehr, nicht aber den lokalen Verkehr. Durch den Bau der »Autopista Acceso Sur« wurde die Verbindung zwischen dem östlichen und dem westlichen Teil der Kommune stark erschwert. Aber auch der Zugang und die Zufahrt zu wichtigen Einrichtungen, darunter die lokale Poliklinik, wurden dadurch beeinträchtigt. Den Menschen, die täglich mit einem Bus des ÖPNV in die Stadt fahren, fällt es jetzt wesentlich schwerer, schnell und sicher zur Bushaltestelle zu gelangen; die Gestaltung der neuen Schnellstraße »Av. La Serena«, das Teil des Projekts ist, sieht keine speziellen Überquerungsmöglichkeiten für behinderte Menschen vor. Bei anderen Projekten wurden entweder Tunnel mit Rampen für Rollstuhlfahrer oder Fußgängerbrücken gebaut. Im Fall von »Acceso Sur« und »Av. La Serena« hat man sich mit einfachen Zebrastreifen ohne Verkehrsampeln begnügt.

Die Tatsache, dass die dafür zuständigen Ministerien keine einheitlichen Kriterien sowohl für die Durchführung von Bürgerbeteiligungsmechanismen als auch für die Ergreifung von Kompensationsmaßnahmen entwickelt haben, hat auch zur Annahme unter den Bewohnern von »La Pintana« geführt, dass es zweierlei Klassen von Bürgern gibt. Die Ministerien, die sich mit planungsrelevanten Problemen befassen (MINVU und MOP) haben schon lange verschiedene Werkzeuge zur Aufstellung erfolgreicher Bürgerbeteiligungsverfahren entwickelt. Allein beim Programm »Bicentenario«¹ sind etliche Verfahren zur Bürgerbeteiligung erfolgreich eingesetzt worden. Über die Gründe, weshalb in diesem Fall solche Initiativen nicht ergriffen worden sind, kann nur spekuliert werden; womöglich hängt es damit zusammen, dass diese Projekte in erster Linie für die Stadt als Ganzes gedacht sind. Ferner handelt es sich prinzipiell um ein Geschäft, bei dem die ökonomische Variable die Hauptrolle spielt.² Eine indirekte Folge des Baus der Autobahn, die aber eine große psychosoziale Auswirkung hat, ist das vom Autor als »Membran-Effekt« bezeichnetes Phänomen. In den Workshops, die zur Datenerhebung veranstaltet wurden, haben die Teilnehmer immer wieder vom Eindringen krimineller Drogenbanden gesprochen. Diese hätten ihren Hauptsitz in peripheren Kommunen des nördlichen Santiagos und würden das Autobahnnetz als Verteilungsweg benutzen. Im Fall von »La Pintana« ist die Autobahn »Acceso Sur« zum Lieblingsfluchtweg dieser Banden geworden. Die Aussagen über die Benutzung der Autobahn für kriminelle Zwecke der Befragten wurden von Informanten in der Gemeinde bestätigt. Man hat dieses Phänomen als »Membran-Effekt« bezeichnet, denn es sind hauptsächlich exogene Elemente –In diesem Fall kriminelle Elemente–, die die Lebensqualität des Quartiers beeinträchtigen. Ein schädliches Element dringt über die Autobahn in das Quartier ein, aber die Bewohner können die Autobahn als Kommunikationsweg zu anderen Orten der Stadt nicht benutzen. Durch die gesteigerte Kriminalität verliert das Quartier, und dadurch auch die Kommune »La Pintana«, noch ein wenig mehr an Ansehen.

Die Bewohner von armen Quartieren, durch welche die neuen Stadtautobahnen verlaufen, mussten allerhand Zumutungen im Kauf nehmen, wobei diese Infrastrukturbauten von ihnen nicht einmal benutzt werden können.

Auf der Seite der »Condominios« scheinen die psychosozialen Effekte subtilere Dimensionen anzunehmen. Beim Fall von »Santo Tomás« verläuft die Autobahn

¹ Stadtbaumaßnahmen anlässlich der 200. Jubiläumsfeier der Republik im Jahr 2010.

² Die ökonomische und ideologische Dimension dieser Bauten wird im nächsten Unterkapitel behandelt.

durch das urbane Gewebe und hinterlässt spürbare Folgen, sowohl als urbane Umgestaltung als auch als sozialer und politischer Eingriff im Quartiersleben. In anderen Kommunen - wie in der Kommune »Providencia« etwa, eine Obere-Mittelschicht-Kommune - hat der Bau von der Autobahn »Costanera Norte« praktisch keine erkennbaren psychosozialen Spuren hinterlassen; und in den peripheren Gebieten wie »Chacabuco« erst recht nicht. Was passiert in den Köpfen der Condominio-Bewohner? Zunächst gibt es keinen Vorher-Nachher-Effekt, denn die meisten Bewohner sind erst durch die ausgebaute Verkehrsinfrastruktur auf die Idee gekommen, in ein »Condominio« zu ziehen. Vor dem Einzug in ein »Condominio« wohnten viele in einem traditionellen Viertel mitten in der Stadt. Die Zuzügler leiden aber nach ihrem Einzug in das neue Wohnumfeld unter einem Verinselungseffekt (Sieverts 1999: 90), denn auf einmal sehen sie ihren Freundeskreis verkleinert und erkennen, dass sie im Allgemeinen weniger soziale Aktivitäten wahrnehmen können. Das urbane Leben ist nicht mehr da, wie einer der Befragten feststellte: »man kann jetzt kein frisches Brot um die Ecke einkaufen«. Dabei entfallen die Möglichkeiten, Kontakt mit anderen Mitbewohnern des »Condominios« aufzunehmen. Der Mitbewohner wird praktisch wie ein Fremder betrachtet; auf der Condominio-Insel residieren viele einzelne »Robinsons«, bei denen der frühere Bezug zur Stadt allmählich schwindet. Dass der Bezug zur Stadt langsam abklingt bedeutet aber nicht, dass dadurch die internen Beziehungen im »Condominio« automatisch gestärkt werden. Im »Condominio« entstehen keine gemeinschaftlichen Organisationen. Es gibt kaum Probleme, die gemeinsam gelöst werden, denn die wenigen Probleme sind die des einzelnen und diese gehen die Bewohner-Gemeinschaft relativ wenig an. Durch die geringe Bevölkerungsdichte des »Condominios« entsteht eine gewollte Distanz zum Nachbarn. Durch diese physische Distanz werden Probleme, aber auch Kontakte vermieden. Es entstehen lediglich geschäftliche Beziehungen zwischen den Bewohnern und der Betreiberfirma, die das Condominio gebaut hat; kein Problem hat die nötige Dimension, um die gesamte Bewohnerschaft zu mobilisieren. Im Viertel »Santo Tomás« kann, trotz Problemen und Reibungen unter den Bewohnern, von einem Quartiersleben die Rede sein. In »La Reserva« gibt es so etwas nicht und wird in absehbarer Zeit wahrscheinlich auch nicht entstehen. Die gesteigerte Verkehrseffizienz kann dann keine Auswirkung auf ein nichtexistierendes Quartiersleben haben; die Auswirkung kann also nur den Bezug zu anderen Räumen beeinflussen. Die Stadtteile und Quartieren in der Stadt werden dann anders wahrgenommen. Die Wahrnehmung der befragten Personen von »La Reserva« bezüglich der Stadt wird bei ihren »Ausritten« aus dem Condominio durch immer wiederkehrende Elemente wie der Autobahn und der Shopping-Mall stark

geprägt. Die Autobahn dient zwar als Verkehrsader, aber zugleich dient sie als einzigartiger Raum der Entfremdung. Für den Pendler, der die Autobahn benutzt, erscheint die Stadt nur im Hintergrund einer fortlaufenden Kette von medialen Eindrücken; die Stadt als verschwommene Kulisse einer fremden Realität.



Abb. 139 Die Autofahrer werden mit Werbung und Verkehrsinformationen bombardiert. Die Stadt bleibt hinter den riesigen Plakatflächen verdeckt. Die Wandlung des Autobahnraumes in einen Erlebnisraum trägt zur Verinselung der Condominio-Bewohner bei. Foto: Autor.

Große Bildschirme, alle paar Kilometer bombardieren den Fahrer hauptsächlich mit Verkehrsinformation, aber auch gelegentlich mit »Angeboten« der Autobahnbetreiber zur Benutzung der Autobahn außerhalb der Rushhour und an Feiertagen oder mit Informationen über Veranstaltungen aller Art. Darüber hinaus, werden die Fahrer auch mit Werbung - besonders von Luxusartikeln - überhäuft. Das Gleiten über die tadellosen Asphaltfahrbahnen wird leicht zu einem Erlebnis. Die Trasse bzw. der Tunnel, durch den die Autobahn verläuft, lässt einfach nicht zu, dass sich die Fahrer ein Bild der umliegenden Stadt machen können. Anders als bei früheren Schnellstraßen schwebt die Autobahn in einem Paralleluniversum, in dem es keine hässlichen Stadtteile gibt. Unangenehmes wird durch ein versetztes Design der Trasse oder durch Bildschirme, Schallschutzmauern und Plakate verdeckt und ausgeblendet. Die Autobahn wird jetzt nicht mehr nur als ein effizientes Mittel von A nach B zu gelangen verkauft, es wird auch zum Erlebnisraum gemacht. Die Stadt und alles, was nicht zur Autobahn-Welt gehört, scheinen sehr weit zu liegen. Durch diese vermittelte Entfremdung vergrößert sich die soziale Distanz, nicht nur zu anderen Einkommensgruppen, sondern zur gesamten Stadtbevölkerung überhaupt.

Die Autobahnen haben bei ihrem Verlauf durch die Stadt eine tiefe Spur im psychosozialen Leben vieler Bewohner hinterlassen. Allerdings sind diese Effekte durchaus nicht gleich verteilt. In manchen Quartieren hat der Bau der Autobahn das

Gemeinschaftsleben stark zerrüttet. In anderen dagegen tendieren die Effekte des Ausbaus des Autobahnnetzes gegen Null. Im Fall von suburbanen Entwicklungen ist auch ein wichtiger Effekt zu spüren; dieser wird aber nicht von allen Bewohnern bewusst aufgenommen; sie leben sich sozusagen in diese neue Umgebung hinein, ohne dabei über diesen Wandel zu reflektieren. Nur wenn sie gefragt werden, erkennen sie, dass sich ihr Leben um einiges geändert hat. Beide analysierten Fälle deuten klar darauf hin, dass sich der Bau der Autobahnen negativ auf die soziale Kohäsion³ innerhalb der Stadt ausgewirkt hat. Die urbane soziale Kohäsion basiert in erster Linie auf dem Zugehörigkeitsgefühl (Miciukiewicz u.a. 2012: 1857) zu einem bestimmten Territorium, was sich wiederum aus psychosozialen Komponenten zusammensetzt. Gerade diese Aspekte wurden durch den Bau der Autobahnen - besonders in den ärmeren Vierteln - beeinträchtigt.

Abermals ist nun klar, dass die neuen Stadtautobahnen einen Verstärkungseffekt bezüglich des Segregationsmusters von Santiago de Chile besitzen. Zum einen werden die bestehenden negativen »Wohnquartierseffekte« (Farwick 2012) maximiert und zum anderen wird die Entfremdung zur Stadt unter den Condominio-Bewohnern begünstigt.

Folglich ist die Antwort auf die Forschungsfrage, hinsichtlich der psychosozialen Dimension zumindest, ein klares Ja.

Die Mobilität als zentraler Faktor

In urbanen Studien sowie in der Soziologie wird der Begriff *Mobilität* in erster Linie als *soziale Mobilität* verstanden:

»Soziale Mobilität...d. h. der Positionswechsel von Individuen, Gruppen oder Generationen im sozialen Raum oder einem System sozialer Schichtung. Dieses Forschungsfeld gewinnt seine fachliche und gesellschaftliche Relevanz vor allem vor dem Hintergrund von sozialen Ungleichheits- und Sozialstrukturanalysen.«

(Manderschein 2012: 551)

Aber der Begriff Mobilität beschränkt sich nicht nur auf diesen Wechsel innerhalb der sozialen Skala; Mobilität bedeutet auch Bewegung und geographische Distanzüberwindung. Der Ansatz, der die Mobilität hauptsächlich als

³ Unter den Wissenschaftlern, die sich mit Themen der Exklusion und soziale Kohäsion befassen haben, gibt es keinen Konsens über die Reichweite des Begriffs. Allerdings scheint es klar zu sein, dass soziale Kohäsion (social cohesion) genau das entgegengesetzte Phänomen von sozialer Exklusion ist; Vgl. hierzu: Konrad Miciukiewicz, Frank Moulaert, Andreas Novy, Sako Musterd und Jean Hiilier (2012: 1856) Urban Sozial Cohesion: A Transdisciplinary Endeavour.

Bewegungsvermögen betrachtet, spielt, so Manderschein, »in der Tradition der Soziologie als explizites Thema oder Forschungsfeld eine eher marginale Rolle« (Manderschein 2012: 551). Die vorliegende Arbeit versuchte, beide Arten von Mobilität zu beleuchten, dabei wird besonders die Mobilitätsfähigkeit (Motilität)⁴ als Kapital analysiert, denn diese Art Mobilität erweist einen engeren Zusammenhang mit bestehenden sozial-räumlichen Segregationsmustern⁵. Allerdings gibt es auch eine große Korrelation zwischen beiden Mobilitätsarten, denn wenn die Chancen auf einen sozialen Aufstieg steigen, steigen gleichzeitig die Bewegungsmöglichkeiten im Raum durch persönliche Kontakte oder/und Einkommenssteigerung. Die Änderungen bei der sozialen Mobilität infolge der Verkehrsinfrastrukturänderung würden sich nur durch langfristige und äußerst aufwendige Recherchen feststellen lassen - besonders, weil die soziale Mobilität durch eine große Menge verschiedener Faktoren bedingt wird -. Es ist aber zu vermuten, dass allein durch die Verschlechterung vom Prestige der Quartiere in den ärmeren Stadtteilen die Chancen auf einen sozialen Aufstieg reduziert werden. Die Datensammlung deutete auf eine klare Verschärfung einer Konfliktsituation, die sich wiederum negativ auf das Ansehen des Quartiers und dessen Bewohner auswirkte. Quartiere und Bewohner, die als konfliktiv abgestempelt werden, sehen ihre Aufstiegschancen um Einiges reduziert; vor allem im vorurteilsgeladenen chilenischen Arbeitsmarkt spielt das Ursprungsquartier eine entscheidende Rolle. Die befragten Bewohner betonten wiederholt, dass sie manchmal ihren Ursprung verheimlichen; da die ganze Kommune La Pintana als konfliktiv und deren Bewohner als kriminell angesehen würden (hierzu siehe auch Kapitel 9 und 11).

Änderungen der räumlichen Mobilität hingegen lassen sich durch die angewendete Methodik leicht erfassen.

Die Fahrtschemata der Bewohner von »Santo Tomás« weisen, im Vergleich zu anderen Stadtbewohnern in anderen Stadtvierteln, zwar nicht ein allzu beschränktes Muster auf, aber die Größe und vor allem die Häufigkeit der zurückgelegten Strecken werden durch die Effizienz - oder besser gesagt durch die mangelnde Effizienz - des ÖPNVs stark bedingt. Täglich können höchstens zwei Fahrten unternommen werden. Die Bewohner fahren z. B. an einem Tag zu einem Ministerium oder in die Poliklinik der angrenzenden Kommune; an einem anderen Tag gehen sie einkaufen. Viele

⁴ In einer Arbeit von Blau und Duncan (1967) wird zum ersten Mal der Begriff Motilität - motility - geprägt; die Mobilität als Kapitalform: »A man's economic chances are improved by his motility, that is, his not being rooted to his place of birth but free to leave it for better opportunities elsewhere. « (Blau und Duncan 1967: 250) zitiert von Manderscheid (2012: 553).

⁵ Die Erforschung sozialer Mobilität in Chile ist durch mehrere aufwendige Studien erforscht worden; (Torche und Wormald 2004), (Nuñez 2004); die Mobilität als Distanzüberwindung dagegen wird nicht thematisiert.

dieser Anliegen bzw. Ämtergänge können nicht schnell erledigt werden. Die Dienstleistungsangebote, sowohl von staatlichen Trägern als auch von privaten Dienstleistern, die für ärmere Einkommensschichten entworfen worden sind, sind immer an lange Wartezeiten gebunden: zum Teil, weil es sich um relativ bürokratische Vorgänge handelt, zum Teil auch, weil es zu wenige Anlaufpunkte für ein so großes Publikum gibt. Die Mobilität des typischen Einwohners von »Santo Tomás« und generell der Kommune »La Pintana« war bereits vor dem Bau der Autobahn sehr begrenzt. Dieser Stadtteil war schon seit vielen Jahren durch die Entfernung und schlechte Verkehrsanbindungen abgeschottet. Die Autobahn hat in dieser Hinsicht keinen großen Wandel gebracht; die wenigen Autobesitzer in »Santo Tomás« sind aus ökonomischen Gründen von der Kundengemeinschaft der Stadtautobahnen sowieso ausgeschlossen. Die restlichen Bewohner, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, haben zwar eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit für Fußgänger hinnehmen müssen, aber wurden durch die Entstehung der Autobahn am Zugang zu öffentlichen Transportmitteln nicht wesentlich gehindert. Für die Bewohner des Quartiers ist es allerdings sehr frustrierend, dass diese aufwendigen Infrastrukturbauten ihnen nicht zu Gute kommen. Hier wäre regelrecht von einer »frustrierten Mobilität« die Rede, denn alle Bewohner sind sich dessen bewusst, dass die Stadtautobahnen eine Mobilitätsform hohen Standards sind, die aber nur aus der Ferne betrachtet werden kann. Die »frustrierte Mobilität« schlägt dann eher auf die Gemüter der Bewohner um, als auf ihre tatsächliche räumliche Mobilitätsfähigkeit.

Die historische Beschränkung der Mobilität benachteiligter Gruppen wurde bereits im dritten und vierten Kapitel der vorliegenden Arbeit beschrieben; dabei ist festzustellen, dass die untersten Schichten der Stadtbevölkerung immer ein vereinfachtes Mobilitätsmuster aufweisen. Während der Kolonialzeit und auch während der ersten Jahrzehnte der republikanischen Zeit erwies die Unterschicht eine einfache Nutzung des Raumes. Es war in der Regel eine sehr einfache Pendlerbewegung. Heutzutage dagegen können die Mitglieder der untersten Sozialschichten sich zwar beliebig im Raum bewegen, diese Bewegungen werden aber von den Variablen Zeit und Geld beeinflusst. Jetzt gibt es keine erkennbaren sozialen Barrieren, die die Bewegungen im Raum hindern, sondern werden diese Bewegungen in ihrer Anzahl, Größe und Häufigkeit zeitlich und ökonomisch beschränkt. Die Tatsache, dass die durch bessere und effizientere Transportmittel erschaffene Verkleinerung des Raumes nur für einige Einkommensgruppen eine Realität ist, wird umso klarer, wenn man die Mobilitätsmuster verschiedener sozialer

Schichten verglichen wird. Holden (2007) spricht von Gruppen niedriger Mobilität (low-mobility-groups):

»On average passengers' mobility has increased, but groups of people [...] still lack access to transport. Their low access to transport reduces their access to basic public and private services and might lead to social exclusion.«

(Holden 2007: 6)

Was Holden für die Gesellschaften der EU beschreibt, trifft im Fall von »Santo Tomás« völlig zu. Hier ist vor allem die ökonomisch bedingte Beschränkung der Mobilität sowohl ein Zeichen als auch ein Grund des steigenden Exklusionsrisikos der Bewohner. Der räumliche Mobilitätsgrad der Bewohner von »Santo Tomás« blieb nach wie vor auf einem niedrigen Niveau. Die Autobahnen, mehr als eine effektive Initiative zur Verbesserung von Kommunikation und Verkehr, ist eher ein klares Zeichen eines herrschenden neoliberalen Gesellschaftsmodells, das die Bürger nicht als solche betrachtet, sondern sie prinzipiell als potenzielle Kunden sieht.

Kunden im strengen Sinne des Wortes sind dagegen die Bewohner von den »Condominios«. Sie machen einen intensiven Gebrauch der Stadtautobahnen und sind vollends auf diese angewiesen. Dadurch ist auch eine Abkopplung der »Condominios-Zuzügler« vom normalen urbanen Leben zustande gekommen. Die Benutzung der Autobahnen repräsentiert nicht unbedingt einen Quantensprung hinsichtlich des Mobilitätsvermögens innerhalb des urbanen Raums; es handelt sich eher um einen radikalen Wechsel zu einem »anderen«, nicht unbedingt erweiterten städtischen Mobilitätsmuster. Die »Condominio-Bewohner« erweitern ihr Revier besonders außerhalb der Stadtgrenze. Zu naheliegenden Ortschaften und zu fernen Reisezielen wird der Bezug gefestigt und gleichzeitig schwindet die Verbindung zur Stadt. Dabei entsteht aber nur ein utilitaristisches Verhältnis zu diesen dörflichen Ortschaften, bei dem entweder nur das Postkartenimage des ländlichen Lebens oder die rasche Bedienung eines naheliegenden Dienstleisters gesucht werden. Ein gesteigertes Mobilitätsvermögen sollte, so Manderschein, auch als »virtuelle, kommunikative und geografische Distanzüberwindung« verstanden werden; Mobilität wäre auch:

»nicht Ausdruck eines Sets vordefinierter Bedürfnisse, sondern integraler Bestandteil sozialer Beziehungen auf verschiedenen Ebenen, wie Freundschafts-, Bekanntschaft- und Verwandtschaftsbeziehungen, Arbeitsverhältnisse etc.«

(Manderschein 2012: 556)

In dieser Hinsicht ist das gewonnene räumliche Mobilitätsvermögen des »Condominio-Bewohner« eher eine beschränkte oder »stumpfe Mobilität«, denn

durch die Abhängigkeit vom Auto und durch das Leben im »Condominio« werden die Kontaktmöglichkeiten nicht erweitert, sondern reduziert. In naheliegenden Ortschaften werden kaum neue Bekanntschaften gemacht, denn es besteht eine soziale Distanz, die dieses Verhalten verhindert. Die Bewohner dieser alten ländlichen Ortschaften werden lediglich als grob, bestenfalls als Vertreter einer pittoresken Erscheinung empfunden zu der keinen engen Bezug hergestellt werden kann. Es bleibt dann nur die Triade Autobahn-Condominio-Shopping Mall als Hauptachse des neuen Lebens.

Im engen Sinne wird die Abhängigkeit vom Autobahnnetz zum Verhängnis, denn es fällt dem Benutzer äußerst schwer, sei es aus kulturellen oder sei es aus rein zeitlichen Gründen, in andere Verkehrsmittel umzusteigen. Dadurch wird die Möglichkeit, die Stadt als eigenen Raum beizubehalten, ausgeschlossen.

Die ökonomische und ideologische Dimension der neuen Stadtautobahnen

Der explosive Ausbau des Stadtautobahnnetzes in Santiago de Chile kann nur in Anbetracht der politisch-wirtschaftlichen Entwicklung der letzten 40 Jahre erklärt werden. Die Militärdiktatur verstand ihre Aufgabe darin, dem Land einen sogenannten »neuen Institutionsrahmen« (nueva Institucionalidad) zu verleihen. Der Modernisierungsdrang des neuen Regimes setzte eine gewaltige Umgestaltung des Staatsapparates in Bewegung, bei der ein völlig neues Entwicklungs- und Wirtschaftsmodell zustande kommen musste. Man privilegierte alles was Effizienz versprach oder verkörpern konnte. So zum Beispiel wurden viele Institutionen, Einrichtungen oder Systeme, die über Dekaden aufgebaut worden waren, über Nacht beseitigt, privatisiert oder einem langsamen Verkommen verdammt - das Schienensystem etwa - (Thomson/Angerstein 2000:177). In den Kinos wurde, ähnlich wie bei alten totalitären Regimen, eine Wochenschau gezeigt, die die Errungenschaften des Militärregimes pries. Bei dieser Wochenschau inszenierten sich, zunächst die Militärjunta und dann Pinochet als Alleinherrscher, als große Tatmenschen, die große Infrastrukturprojekte in Ganz setzten. Bei diesem Selbstinszenierungsunterfangen nahmen Straßen, Brücken und Schnellstraßen eine wichtige Stelle ein. Die sogenannte »Carretera Austral« oder »Carretera General Pinochet« (eine über 1300 km lange, nicht asphaltierte Straße, die das beinahe unbekannte Territorium nördlich des großen Eisfeldes »Campo de Hielo Sur« definitiv erschließen sollte) wurde zum wichtigsten Propagandaobjekt der Diktatur während

der späten 70er Jahre. Dieser Trend setzte sich auch nach Wiedererlangung der Demokratie fort, denn auch nach 1990 war der Bau von Straßen ein klares Zeichen des nationalen Fortschrittes und diese Bauten, vor allem Straßen, Häfen und Flughäfen wurden zu Prestigeobjekten der verschiedenen demokratischen Regierungen. Die nationale Presse und die Politiker vergleichen ständig das Land mit anderen aus der Region, besonders aber mit den Nachbarländern. Gerade für die von allen politischen Seiten gepriesene wirtschaftliche internationale Eingliederungsstrategie Chiles spielt der Ausbau von Infrastrukturbauten eine Schlüsselrolle. Die regionale und überregionale Eingliederung erfolgt hauptsächlich infolge der Eigeninitiative des chilenischen Staates und mit Hilfe von Privatkonzernen. Andere Länder, die zwar offiziell eine gemeinsame wirtschaftliche Strategie befürworten - MERCOSUR etwa -, haben aber relativ wenig in Infrastrukturbauten mit überregionaler Bedeutung investiert. Diese chilenischen Investitionen sind ein Mittel zur ökonomischen Integration, zugleich stehen sie auch als Symbol einer privilegierten makroökonomischen Situation. Chile verkündet ein Image als erfolgreiches Wirtschaftsmodell, indem es diese Infrastrukturbauten zeigt. Der Bau der Stadtautobahnen ist eine natürliche Fortsetzung dieses Musters. Die Autobahnen sollten zunächst einen praktischen Zweck als Verkehrsadern erfüllen, aber zugleich sind sie ein Sinnbild der herrschenden sozioökonomischen Ordnung.⁶ Diese wirtschaftliche Ordnung verlangt aber auch, dass diese Bauten als ein vermarktbare Produkt konzipiert werden. Es gibt demzufolge kein standardisiertes Autobahndesign, denn bei jeder Autobahn, ja bei jeder Autobahnstrecke sogar, wird auf ein bestimmtes Publikum - Target im Marketing Jargon - abgezielt. Abgesehen von den relativ hohen Standards, mit denen der befahrbare Raum gestaltet wird, wird bei anderen, nebensächlichen Aspekten manchmal gespart und manchmal ausgiebig investiert. Man denke etwa an die Pufferzonen in unmittelbarer Nähe des Autobahnverlaufs. In manchen Oberschicht-Vierteln werden diese Pufferzonen zu Stadtparks umgestaltet, in anderen Vierteln dagegen wird nur ein Minimum investiert.

⁶ Wie bereits an mehreren Stellen der vorliegenden Arbeit erläutert wird - hierzu siehe besonders Kapitel 8 -, ist die Effizienz der neuen Stadtautobahnen als Lösung für die Verkehrsprobleme des Großraums Santiago zumindest fragwürdig; vielmehr scheint es ein erfolgreiches, sich selbst genügendes Geschäftsmodell zu sein.



Abb. 140 Ein armseliger Kinderspielplatz am Rande der Autobahn »Costanera Norte« im Viertel Pudahuel im westlichen Teil der Hauptstadt.

Abb. 141 Pufferzone der Autobahn »Costanera Norte« im Viertel Providencia im östlichen Teil von Santiago. Fotos: Autor.



Die Stadtautobahn wird dadurch zu einem Produkt, das allen vorhandenen Vermarktungsstrategien, die den Autobahnbetreibern zur Verfügung stehen, unterworfen ist.

Die neuen Stadtautobahnen von Santiago sind vielleicht das letzte Zahnrad einer wirtschaftlichen Maschinerie, die über Jahrzehnte verfeinert und justiert wurde. Diese Maschinerie beruhte bis vor Kurzem auf einem von fast der Gesamtheit der chilenischen Gesellschaft akzeptierten Konsens über die Überlegenheit der freien Marktwirtschaft gegenüber anderen gesellschaftlichen und ökonomischen Systemen. 2011 wurde das gesamte wirtschaftliche und soziale System Chiles in Frage gestellt. Es begann zunächst mit Massendemonstrationen gegen einen geplanten Staudamm in Patagonien; dann folgte die noch anhaltende Studentenbewegung für eine Wiederverstaatlichung des gesamten Bildungssystems. Alle diese Bewegungen haben die Gesellschaft dazu angeregt, andere »Errungenschaften« des Systems kritisch zu hinterfragen: Das Gesundheitssystem - ein zwei Klassen System -, das private Rentenversicherungssystem, die äußerst hohe Verschuldung größtenteils der Bevölkerung bei Retail-Unternehmen und auch die neuen Stadtautobahnen, die nur von einer Minderheit benutzt werden. Heutzutage werden diese Erscheinungen nicht

mehr als Errungenschaften einer modernen Gesellschaft betrachtet, sondern als Ausbeutungsmechanismen einer ökonomischen Elite gesehen. Der Diskurs von linksgerichteten Intellektuellen, die seit vielen Jahren das Modell als unfair anprangern, hat jetzt den Durchschnittsbürger erreicht. Viele Durchschnittsbürger kamen bis vor kurzem mit dem System äußerst gut zurecht: Sie hatten eine Arbeit, sie hatten Zugang zu neuen Produkten und zu Krediten und hatten einen Lebensstandard weit über den Erwartungen der vorigen Generation erreicht und hielten nichts von Kritikern des Systems, die beinahe als asozial betrachtet wurden. Paradoxerweise spielte aber dieser Zugang zu neuen Gütern und Dienstleistungen auch eine wichtige Rolle bei der Schärfung des Bewusstseins über die systematische Ausbeutung von weiten gesellschaftlichen Teilen seitens nationaler und internationaler Konzerne. Durch den erweiterten Zugang zu Bildungsmöglichkeiten konnten die Familien zu mehr Information und Bildung gelangen; sie konnte erstmals die Dimension der unfairen Zustände erkennen und fingen an, gegen das System zu protestieren.

Auf die Ankündigung eines neuen Projektes, eine wichtige Schnellstraße in eine Stadtautobahn umzubauen, wurde mit einer gut organisierten bürgerlichen Gegenbewegung gekontert. Sowohl die Erfahrungen bei vorigen Projekten, als auch ein allgemeines Misstrauensgefühl gegenüber neuen Initiativen, die eine Zusammenarbeit von Privatkonzernen und dem Staat voraussetzen, haben die Sensibilität der chilenischen Gesellschaft gesteigert. Es kann noch nicht von einer definitiven Umkehr des sozioökonomischen Modells die Rede sein, aber die chilenische Mittelschicht hat das Vertrauen an das Entwicklungsmodell verloren und dabei den Ausbau der einst als hoch modern gepriesenen Stadtautobahnen in Frage gestellt.

Bei den Nutzern des Stadtautobahnsystems hat sich bis dato keine besonders negative Haltung gegenüber den Autobahnen entwickelt. Der Bevölkerungsteil, der täglich die städtischen Autobahnen benutzt, gehört zu den reichsten 10 % der Bevölkerung. Eine Mehrheit der Menschen, die mit dem gesellschaftlichen und ökonomischen System sehr zufrieden waren bzw. sind, können nur schwer die Massenbewegungen und die Demonstrationen der letzten Jahre nachvollziehen. Sie profitieren nach wie vor von einem umfassenden Zugang zu mehreren Gütern und Dienstleistungsangeboten und sind nicht dem Druck der ständigen Verschuldung und Perspektivlosigkeit der unteren Mittelschicht ausgesetzt. Für diese Personen bedeutete der Bau der neuen Autobahnen neue Chancen und die Erschließung von neuen Stadtgebieten. Wird dem Diskurs von Hartmut Rosa (2005) gefolgt, ist wohl

einzusehen, dass im Zuge der beschleunigten gesellschaftlichen und ökonomischen Prozesse, niemand, aber besonders die Angehörigen der oberen sozialen Schichten, gerne etwas verpassen möchte. Die gegenwärtigen Lebensweisen entsprechen einer Steigerungslogik, die auch die sozialen Prozesse beschleunigt; allerdings in unterschiedlicher Weise. Für die Einen gibt es eine beschleunigte Verschlechterung der allgemeinen Lebensqualität – im Viertel »Santo Tomás« etwa -, für andere dagegen gibt es eine Mehrung von wirtschaftlichen und sozialen Aktivitäten, die aber zugleich zur Steigerung der Entfremdung einzelner Gruppen und zur Erhöhung von bestehenden Segregationserscheinungen beiträgt.

Nicht zuletzt hat die Entstehung dieser Autobahnen einen ideologisch-philosophischen Aspekt; sie verkörpert bei der Umgestaltung des städtischen Raumes das gesteigerte Entwicklungspotenzial eines sozioökonomischen Systems. Dieser Drang, die schrankenlosen Möglichkeiten der Stadtentwicklung auszunutzen, hat zu einem neuen Stadtmodell geführt.

Der Bau der Stadtautobahnen und die symbiotische Vorstadt, die Entstehung eines neuen Stadtmodells

Eine der größten Auswirkungen des Ausbaus der neuen Stadtautobahnen ist die schnelle Wandlung des Entwicklungsmodells der Stadt. Anfangs des Jahrhunderts haben verschiedene Autoren zwar das Entwicklungspotenzial erkannt, waren aber nicht in der Lage, eine endgültige Beschreibung dieses neuen Stadiums zu erstellen Sabatini (2000), Borsdorf und Hidalgo (2003, 2005, 2006). Jetzt kann ein klares Muster, ein Entwicklungsmodell erkannt werden. Im neuen Entwicklungsstadium schwindet die funktionelle Beziehung zur Stadt. Die »developments« außerhalb der Stadtgrenze werden nach und nach autark und entwickeln ein symbiotisches Zusammenleben mit kleinen ländlichen Dörfern. Die Dörfer liefern staatliche und private Dienstleistungsangebote und die »Condominios« liefern Arbeitsplätze für die Einwohner dieser Ortschaften. Es entsteht ein System (Condominio-Dorf-Shopping Mall), in dem die Großstadt an Wichtigkeit verliert.

Die Entwicklung dieses neuen Modells hat klare Eigenschaften:

- Die Entstehung einer peri-urbanen Zone am Rande der Stadt, als Übergang zu den neuen Entwicklungen (Gewerbegebiete, Industriezonen u. a.)
- Die Entstehung von umzäunten Vierteln innerhalb und außerhalb der formalen Stadtgrenze.
- Die wachsende Wichtigkeit der Autobahnen (sowohl Stadtautobahnen als auch interurbane Autobahnen) bei der Festigung eines Ballungsgebietes außerhalb des großstädtischen Gebietes.

Es handelt sich natürlich um ein noch längst nicht abgeschlossenes Phänomen, aber die klaren Konturen des heutigen Stadiums bewirken einen wichtigen Wandel, bei dem die ursprüngliche Stadt und deren Polarisierung nach außen getrieben werden.

Die Entstehung eines neuen Modells bewirkte besonders auf der räumlich-planerischen und auf der sozialen Ebene tiefgreifende Änderungen:

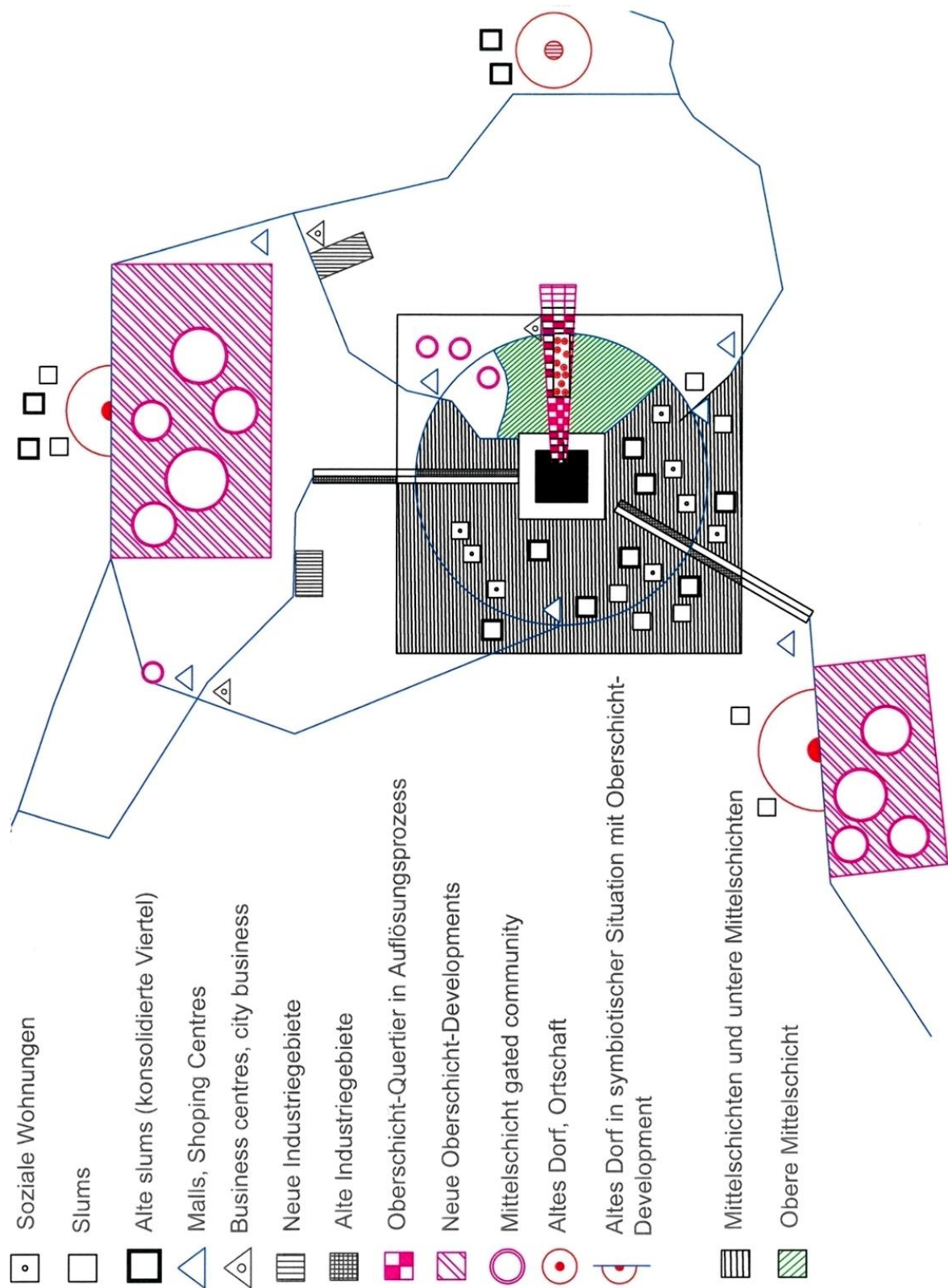


Abb. 142 Symbiotisches Stadtmodell. Eigener Entwurf.

Eigenständigkeit als zentraler Punkt eines räumlichen Umbruchs

Die Entstehung einer festen Abhängigkeitsbeziehung zu alten Dörfern - die als eine ferne Peripherie bezeichnet werden könnte - bedeutet einen radikalen Wandel innerhalb der Stadtentwicklung im lateinamerikanischen Raum. Die Entstehung von sogenannten »cuidades satélites« (Trabantenstädte) ist zwar nicht neu, denn bereits im Santiago - und auch in anderen Großstädten Lateinamerikas; wie beispielsweise Caracas, Mexikostadt etwa- der 60er und 70er Jahre kann man solche Entwicklungen feststellen. Diese waren aber auf die traditionellen Dienstleistungszentren, besonders in der Stadtmitte, angewiesen. Es handelte sich um »ciudades-dormitorio« (Schlafstädte). Damals sprachen die Planer von einer Diastole-Systole-Bewegung der Stadt Santiago (Pavez Reyes 2011: 56), die - ähnlich wie bei Ebbe und Flut - die Bewohner von ihren Schlafstädten in das Stadtzentrum trieben. Das neue Modell dagegen ermöglicht, dass die Bewohner auf die »normale« - die Stadt innerhalb der Stadtgrenze - verzichten können. Sie brauchen nicht mehr zu den Dienstleistern zu fahren; diese eröffnen neue Filialen außerhalb der Stadt. Auch die Arbeitsstandorte haben sich verlagert.

Die neue Stadt, die daraus entstanden ist, kann nicht mehr von den Planern und deren Planungsinstrumenten unter Kontrolle gehalten werden. Es entstand eine neue Raumdynamik, die ihre eigenen Entwicklungsmerkmale besitzt. Die Form und vor allem die Geschwindigkeit, mit der sich diese neue Stadtform entwickelt, hängen in erster Linie von sozioökonomischen Faktoren ab. Angebot und Nachfrage entscheiden jetzt über die zukünftige Entwicklung der fernen Peripherie. Bereits in den späten 70ern wurden die Kräfte des Marktes von der staatlichen Kontrolle befreit, aber damals hatten die Akteure, die einen wichtigen Wandel hätten vorantreiben können, nicht das nötige Kapital. Heutzutage ist die Dynamik nicht mehr aufzuhalten; der Staat und die für die Raumplanung zuständigen Ministerien (MINVU und MOP) können nur zusehen, wie sich die Stadt jenseits jeglicher Planungsversuche weiterentwickelt. Diese Entwicklung ist äußerst verblüffend, denn diese Behörden haben die Wege zur jetzigen Lage eingeleitet, indem sie bei der Ausarbeitung einer neuen Gesetzgebung hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur einen wichtigen Beitrag leisteten. Die neuen peripheren Territorien - zum Teil mit verführerischen Bezeichnungen - sind heutzutage praktisch autark und bilden mit dem traditionellen Stadtraum ein eher loses Stadtsystem. Die Eigenständigkeit dieses symbiotischen Stadtgebildes wird durch die Festigung der Pufferzone zwischen der eigentlichen Stadt und den Neubaugebieten gefördert. Diese peri-urbane Zone fungiert als Membran und orientiert sich sowohl an den Zuzüglern - vor allem durch die

Einrichtung von Shopping Malls und Outlet Malls -, die die »Condominios« bewohnen, als auch an der Industrie und den Dienstleistern, die in der traditionellen Stadt noch ihren Hauptsitz haben. Diese Pufferzone ist am Rande der Stadtautobahnen und der interurbanen Autobahnen entstanden. Die unmittelbare Nähe zur Autobahn erleichterte die Be- und Entladung von Gütern in den Gewerbegebieten, die schon vor dem großen Boom der »Condominios« entstanden sind.

Die Erweiterung der tatsächlichen urbanen Fläche bedeutet eine zumindest von den Planungsbehörden nicht gewollte Tendenz, denn allein die Erschließung neuer Territorien bedeutet langfristig die Entstehung von erheblichen Umweltproblemen, besonders was die Wasserversorgung und die Müllabfuhr angeht. Die alten Siedlungen und Dörfer, die sich in der fernen Peripherie befinden, bedeuten keine große Belastung für die Umwelt, denn sie sind nicht dicht besiedelt und haben sich nur allmählich im Laufe von Jahrzehnten entwickelt. Die neue »Condominios« sind zwar auch nicht dicht besiedelt, aber die Erhaltung von Grünflächen in den semiariden Gebieten nördlich von Santiago benötigt sehr viel Wasser. Auch die Müllproduktion in Haushalten mit höherem Einkommen ist vergleichsweise groß. Die Erhaltung von Wasserreserven und die Vermeidung einer unnötigen Ausdehnung der Stadt waren stets verfolgte Ziele der verschiedenen Versionen des PRMS, die aber durch den Ausbau der Autobahnen und die Entstehung des neuen Stadtmodells, bei dem sehr große Landflächen verschlungen werden, nicht mehr zu erreichen sind.

Die Verlagerung von Teilen der Oberschicht zu diesen neuen Territorien außerhalb der Stadt verursachte ein beispielloses Phänomen in der urbanen Geschichte der lateinamerikanischen Stadt. Die Verlagerungsbewegung geschah immer innerhalb eines keilförmigen Gebietes, dessen Spitze am historischen Kern der Stadt endete. Parallel zur Festigung des »symbiotischen Stadtmodells« außerhalb der Stadtgrenze begann ein rascher Verfall von traditionellen Vierteln der Oberschicht innerhalb der Stadtgrenze. Diese Viertel werden nach und nach zu Dienstleistungszentren für die gesamte Stadt, aber vor allem entstehen in noch vor kurzem exklusiven Stadtteilen große Hochhäuser internationaler Konzerne (Versicherungen, Banken, Energiekonzerne), die in der Hauptstadt Chiles ihre Hauptquartiere für Lateinamerika eingerichtet haben. Viele Mitglieder der äußerst sensiblen chilenischen Oberschicht konnten diese rasche Veränderung ihrer Wohngebiete nicht verkraften und beschleunigten ihren Rückzug aus diesen Stadtteilen (El Golf, Vitacura). Die neuen Autobahnen spielten bei dieser Bewegung eine entscheidende Rolle.

Dieses neue Stadtmodell hat aber nicht nur Folgen auf raumplanerischer Ebene; auch im sozialen Gefüge der Stadt ereignen sich wichtige Veränderungen.

Das neue Stadtmodell und das Fortbestehen der Auswirkungen der Homogenisierungspolitik der Militärdiktatur

Durch die Zwangsumsiedlungen während der Militärdiktatur (vgl. Kapitel 7) wurde eine soziale Homogenisierung der Kommunen angestrebt. Es entstanden Kommunen mit sehr klaren sozialen Konturen. Die Reichen lebten in den östlichen Kommunen und die Armen im südlichen und westlichen Santiago de Chile, ohne dass es zu einem alltäglichen Kontakt zwischen verschiedenen sozialen Gruppen kam. Die Trennung hielt lange an und die Sozialwohnungspolitik hat - besonders aus rein finanziellen Gründen - keine seriöse Maßnahme zur Überwindung der starken räumlichen Polarisierung innerhalb der Stadt getroffen. Daher scheint die Entstehung eines neuen Stadtmodells, das Kontakte zwischen auf der Sozialskala weit entfernten sozialen Gruppen ermöglicht, eine wichtige Wandlung innerhalb einer mehrjährigen Tendenz zu sein. Bis jetzt waren die Kontakte zwischen verschiedenen sozialen Gruppen, die in diesem neuen Stadtgebilde - Condominio und altes Dorfleben, äußerst gering und entsprachen eher einer rein pragmatischen Beziehung auf kommerzieller Basis. Aber viele Vorurteile und alte Lebensstile lassen sich nicht zügig beseitigen. Jedenfalls ermöglicht die Entstehung dieser neuen Realität eine plötzliche Sichtbarkeit anderer sozialer Gruppen. Paradoxerweise basiert das neue Modell zum Teil auf dem Wunsch vieler Zuzügler, dem Kontakt zu anderen Gruppen zu entkommen bzw. zu minimieren. Das suburbane Leben ohne Kontakt zu anderen sozialen Gruppen dient immer noch als Verkaufsargument. Das gegenseitige Misstrauen dieser Gruppen, die seit Jahrzehnten fern voneinander lebten, kann wahrscheinlich nicht so schnell überwunden werden. Die »gated communities« der »Condominios« schotten sich, besonders aus Sicherheitsgründen, von der Umgebung ab. Die Bewohner der »Condominios« mögen sogar täglich zu den alten Dörfern fahren, um dort Amtsgänge zu erledigen, aber die soziale Entfernung zu den Einheimischen bleibt nach wie vor groß. Nur wenn in der fernen Peripherie die Wohndichte steigt und wenn auch neue Sozialwohnungssiedlungen, ähnlich wie es bei den »Condominios« der Fall ist, die Dienstleistungsangebote der alten Dörfer ausnutzen, kann ein ähnliches Stadt- und Sozialgebilde entstehen, wie es bereits vor der Militärdiktatur existierte und dies, paradoxerweise, außerhalb der amtlich

festgelegten Stadtgrenze. Aber bis zu einem solchen Entwicklungspunkt fehlen vielleicht noch Jahrzehnte.

Grenzen und Ausblick

Kritik an den bisherigen Studien

In den meisten Studien zum Thema Segregation in der lateinamerikanischen Stadt (Borsdorf 2000, 2003; Hidalgo 2003, 2004, 2007; Sabatini 2001, 2006) u. a. wird die Verteilung der verschiedenen sozialen Gruppen innerhalb der Stadt beschrieben, ohne dabei ein klares Bild der Lebensumstände der Bewohner zu zeichnen. Diese Studien, die das Phänomen aus einer quantitativen Perspektive betrachten, ergeben nur ein momentanes Gesamtbild des Phänomens Segregation, sozusagen eine Bestandsaufnahme. Es fehlt auch eine historische Perspektive bei den früheren Beschreibungen des Phänomens, als seien die jetzigen Erscheinungsformen »ex nihilo« entstanden oder eine Nebenerscheinung der neoliberalen Wirtschaftspolitik nach dem Militärputsch (Sabatini 2000). Die vorliegende Arbeit hat verdeutlicht, dass es sich bei der Entwicklung der Segregationsformen um ein Kontinuum handelt. Die vorliegende Arbeit hat ebenfalls belegt, dass es bereits während der Kolonialzeit eine strenge und sehr komplexe räumliche Verteilung der verschiedenen sozialen Gruppen gab (vgl. Matroschka-Modell in Kapitel 4) und dass diese Verteilung über Jahrhunderte hinaus erhalten blieb.

Auch die Wechselbeziehung zwischen dem Phänomen Segregation und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur blieb in anderen Werken und Studien weitgehend unbehandelt. Die meisten Studien setzten sich mit der Sozialwohnungspolitik (Hidalgo 1999, Hidalgo und Borsdorf 2005) oder mit dem Bodenmarkt (Sabatini 2000) auseinander. Dabei wurde die Relevanz von anderen Faktoren - darunter die Verkehrsinfrastruktur - völlig unterbewertet, wenn nicht ganz ignoriert.

Die vorhandenen Studien über Segregation in lateinamerikanischen Städten leisteten auch keinen bedeutenden Beitrag zur Entwicklung einer eigenständigen Methodik, die dem Grad an Komplexität des Phänomens entsprechen würde. Bei diesen Studien werden normalerweise Statistiken vom INE oder eigens generierte Statistiken zur Feststellung der Verteilung der verschiedenen sozioökonomischen Gruppen im urbanen Raum verwendet. Methoden aus der urbanen Anthropologie werden nach

wie vor vermisst.⁷ Auch mehrschichtige Analysen mit gleichzeitiger Anwendung verschiedener Methoden werden in solchen Studien nicht berücksichtigt.

Die mehrschichtige Methodik der vorliegenden Arbeit hat sich als ein zuverlässiges Werkzeug zur Beschreibung von Segregationsphänomenen in einem Viertel einer lateinamerikanischen Stadt bewährt. Die Studie konnte nicht nur eine Antwort auf die Forschungsfrage geben, darüber hinaus sie kann ein Ausgangspunkt für zukünftige Forschungsunterfangen sein. Vor allem die Kombination von qualitativen Methoden, die die Realität vor Ort veranschaulichen und einer historischen Analyse der Entwicklung dieser Phänomene könnte zum Standard werden und zur wahren Erkenntnis des Ausmaßes von Segregationsphänomenen dienen.

Grenzen der vorliegenden Arbeit und Forschungsbedarf

Die vorliegende Arbeit hat als Forschungsobjekt die neuen Stadtautobahnen in Santiago de Chile aus der Sicht der Stadtsoziologie und der Stadtgeographie betrachte und analysiert. Diese Verkehrsinfrastrukturbauten haben, wie bereits die Erkenntnisse der Studie belegt haben, einen großen Effekt auf die Entwicklung der Stadt. Die Wichtigkeit der Autobahnen bei den Änderungen des Stadtgebildes ist zwar erheblich, aber diese Bauten repräsentieren nur ein Teil der Großprojekte, die im urbanen und suburbanen Raum durchgeführt werden. Die vorliegende Studie dient als Anhaltspunkt für kommende Studien. In zukünftigen Studien sollten die Auswirkungen aller verkehrsrelevanten Projekte (Transantiago, U-Bahn-Netz, Radwege) und das Zusammenspiel mit den Stadtautobahnen im Großraum Santiago de Chile analysiert werden.

Das Beispiel der Implementierung des Stadtautobahnsystems sollte auch als Ausgangspunkt für ähnliche Studien in anderen lateinamerikanischen Großstädten dienen⁸, zumal das chilenische Modell der Stadtautobahnen von verschiedenen Vertretern der chilenischen Regierung und von internationalen Beratungsorganen (ECLAC/CEPAL) sowie des Vereins COPSA als Erfolgsgeschichte präsentiert wird.

Das für Santiago de Chile vorgeschlagene Modell der »symbiotischen Stadt« müsste mit anderen Entwicklungsstadien lateinamerikanischer Großstädte verglichen werden. Viele urbane Veränderungen der letzten 20 bis 30 Jahre sind auf das rasche wirtschaftliche Wachstum gewisser Länder und Regionen zurückzuführen. Viele der

⁷ Eine Ausnahme stellen Studien über Minderheiten im urbanen Raum dar (vgl. Gissi 2004)

⁸ Ähnliche Projekte werden für Städte in Mexiko und Kolumbien erwägt (vgl. Kapitel 8)

Modelle, die in den letzten Jahrzehnten zur Beschreibung der lateinamerikanischen Stadt entwickelt worden sind, beruhten auf Beobachtungen mehrerer Großstädte (Borsdorf 2002; Bähr/Mertins 1995). Daher sollte die Gültigkeit des Modells auf die Probe gestellt und gezeigt werden, ob es sich in diesem Fall um eine Einzelercheinung oder um eine für mehrere Ballungsgebiete geltende Tendenz handelt.

Empfehlungen auf der raumplanerischen Ebene

Die vorliegende Studie hat gezeigt, dass die Vorgehensweise beim Ausbau des Autobahnnetzes innerhalb der Stadt erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensqualität in ärmeren Viertel verursacht hat. In der Studie wird zwar die bis dato angeführte technische Rechtfertigung des Ausbaus des Autobahnnetzes kritisiert - diese kann als unvollständig und zugunsten der Investitionen beschrieben werden - wird aber die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Kritisiert wird aber die Form, in der diese Projekte abgewickelt worden sind. Es gab - und gibt noch immer nicht - keine einheitlichen Standards beim Entwurf von Autobahnen, vor allem was die Minderung von negativen Auswirkungen auf die Stadt und auf die Viertel angeht. In einigen Vierteln wurden neue Grünanlagen gebaut und Pufferzonen errichtet, in anderen Orten der Stadt wiederum wurden keine besonderen Maßnahmen zur Minderungen unerwünschten Effekte getroffen. Die Ausgleichmaßnahmen sollten einem definierten Standard entsprechen und nicht vom Druck der Bewohner bzw. der Presse abhängen. Wie bei anderen Projekten mit wichtigen Auswirkungen auf der Ebene der Stadtentwicklung sollte auch bei Verkehrsinfrastrukturprojekten wie Stadtautobahnen effektive Bürgerbeteiligungsmechanismen eingesetzt werden. Die Behörden haben schon seit vielen Jahren Handbücher und Richtlinien zur Durchführung von Beteiligungsmechanismen entwickelt. Diese wurden aber bei Projekten mit einer wichtigen Beteiligung von Privatinvestoren nicht angewendet und waren bei der Unterzeichnung von Konzessionsinvestitionen nicht bindend. Die Behörden und die Betreiber hätten sich viele Probleme erspart, wenn sie effiziente Bürgerbeteiligungsmechanismen eingeleitet hätten. Auf diesem Gebiet gibt es noch einen erheblichen Nachholbedarf. Das chilenische Wirtschaftsmodell betrachtet den Staat als einen ineffizienten Akteur und staatliche Regulierungen werden als verzerrend betrachtet und deswegen auch gemieden. Die Geschichte des Projekts »Acceso Sur« hat gezeigt, dass, wenn es sich um Projekte handelt, die eine große

Auswirkung auf die Lebensqualität und Weiterentwicklung der Stadt haben, die Kräfte des Marktes nicht ungezügelt gelassen werden dürfen.

Der Wandel der Stadtstruktur hat ebenfalls die Schwäche der bisherigen Planungsverfahren gezeigt. Die verschiedenen Planungsinstrumente, die nach 1995 in Kraft getreten sind (PRMS), haben weder die Kraft noch sind sie realistisch genug, um die Kräfte des Marktes unter Kontrolle zu halten. Diese Instrumente haben keine Wirkung gezeigt, weil die Grundannahme, man würde mittels der Zonen zur vordringlichen urbanen Entwicklung ZODUC das rasche Wachstum der bebauten Fläche außerhalb der Stadtgrenze eindämmen können, auf einer nicht realistischen Einschätzung basierte. Die zur Verfügung gestellte Fläche war einfach zu groß. Die Investoren haben einen gewaltigen Druck auf die Planer und Gesetzgeber ausgeübt und konnten somit eine für ihre Zwecke äußerst vorteilhafte Gesetzgebung durchpeitschen. Dabei wurden gleichzeitig die angestrebten Ziele des PRMS (Einhaltung der Stadtgrenze, Erhöhung der Siedlungsdichte, behutsamer Umgang mit den natürlichen Ressourcen) verfehlt.

Der zukünftige Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sollte so ausgelegt werden, dass es zu einer demokratischen und inklusiven Benutzung dieser Bauten kommt. Das Stadtautobahnnetz in Santiago de Chile hat in der Praxis ein Zweiklassensystem errichtet. Die Autobahnen können nur von einer Elite benutzt werden. Die anderen Straßen sind zwar immer noch kostenlos, sind aber überlastet und werden nicht regelmäßig in Stand gehalten. Die Entstehung dieses Zweiklassensystems ist grundsätzlich auf die ungeeigneten Mechanismen vom MOP und MIDEPLAN zur Festlegung der »sozialen Rentabilität« zurückzuführen (vgl. Kapitel 8). Diese Mechanismen sollten überarbeitet werden und andere wichtige Indizes mitberücksichtigen (Veränderung der Lebensqualität der Quartiere, mögliche Umweltprobleme, Ausgleichsmaßnahmen und Abstimmung mit anderen Großprojekten). Nur mit einer aufwendigeren Analyse der Szenarien können mögliche Auswirkungen auf die Stadt und die Bevölkerung abgewogen werden.

Bibliographie

Albornoz, Ana Maria und Montero, Graciela (2008) Nahuel Huapi: Antropología e historia regional de un área de frontera, In: III Jornadas de Historia de la Patagonia, Bariloche Argentinien.

Alburquerque Fuschini, Germán (2002) El Manifiesto de historiadores y los debates de la historiografía chilena actual in: Pensamiento Crítico Nr. 2, Santiago de Chile.

Aldcroft, Derek und Freeman, Michel (Hrg.) (1983) Transport in the Industrial Revolution, Manchester University Press.

Allard, Pablo (2002) Si el río suena...ya no serán piedras lo que trae. Costanera Norte: Mitos, verdades y lecciones de una autopista urbana. In: ARQ Nr. 52.

Araya Espinoza, Alejandra (1999) Ociosos, Vagabundos y Malentretenidos, Lom und Centro de estudios Barros Arana, Santiago de Chile.

Arendt, Hannah (1960/2002) Der Raum des Öffentlichen und der Bereich des Privaten , Piper Verlag.

Arriagada Herrera, G. (1981) El pensamiento político de los militares. Centro de Investigaciones Socioeconómicas, Santiago de Chile.

Atisba (2010) Guetos en Chile. Atiba Estudios & Proyectos Urbanos, Santiago de Chile.

Amato, P.W. (1970) Elitism and Settlement Patterns in the Latin American City in: Journal of American Institute of Planners, 36 s. 96-105

Bähr, Jürgen und Mayer Kriesten, Kerstin (2004) La difusión de condominios en las metropolis latinoamericanas. El ejemplo de Santiago de Chile in: Revista de Geografía Norte Grande Nr. 32 S. 39-53.

Bähr, Jürgen und Mayer Kriesten, Kerstin (2007) Santiago de Chile-Eine Fragmentierte Stadt in: Erdkunde Band Nr. 61

Bähr, Jürgen und Mertins, Günter (1995) Die Lateinamerikanische Groß-Stadt, Verstädterungsprozesse und Stadtstrukturen, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

Barbour, Rosaline (2007) Doing Focus Groups, Sage.

Bauer, Arnold (2000) Alimentación y Agricultura en la América Colonial española in: Alfredo Castillero (Hrg.) Historia General de América Latina, Vol. VIII, Ediciones Unesco, Editorial Trotta.

Behadir, Sefik (1984) Theorien und Strategien der regionalen Wirtschaftsintegration von Entwicklungsländern, Dunker & Munblot, Berlin.

Bitran, Eduardo und Villena, Marcelo (2010) El nuevo desafío de las Concesiones de Obras Públicas en Chile, hacia una mayor eficiencia y desarrollo institucional, Universidad Adolfo Ibáñez, Santiago de Chile.

Bobbio, Norberto (1986) El futuro de la democracia, Fondo de Cultura Económica, Mexikostadt.

Börgel, Reynaldo (1965) La Carretera Panamericana Norte, Instituto de Geografía, Universidad de Chile, Santiago de Chile.

Borja, Jordi (2003) La ciudad conquistada. Alianza. Madrid.

Borja de Flores, Justina und Gould, Eduardo (1978) Contribución al estudio de las vías de comunicación en la jurisdicción de la ciudad de Córdoba. Diplomarbeit. Facultad de Filosofía y Humanidades, Escuela de Historia. Universidad Nacional de Córdoba. Argentinien.

Borsdorf, Axel (2000) Condominios in Santiago de Chile als Beispiele sozial-räumlicher Segregationstendenzen von Ober- und Mittelschicht in

lateinamerikanischen Städten in: Peripherie, Zeitschrift für Ökonomie in der dritten Welt 20, 80: S. 25-40.

Borsdorf, Axel; Bähr, J. und Janoschka, M. (2002) Die Dynamik stadtstrukturellen Wandels im Modell der Lateinamerikanischen Stadt in: Geographica Helvetica Vol 57 Nr. 4

Borsdorf, Axel (2003) Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana In : Eure Nr. 86. Vol 29.

Borsdorf, Axel (2003 a) La segregación socio-espacial en ciudades latinoamericanas: El fenómeno, los motivos y las consecuencias para un modelo de desarrollo urbano en América Latina in: Luzón, José Luis (Hrg.) Transformaciones regionales y urbanas en Europa y América Latina, Publicaciones Universidad de Barcelona.

Borsdorf, A. Und Hidalgo, R (2005) Barrios cerrados y fragmentación den América Latina In: Transformaciones urbanas y procesos territoriales. Lecturas del nuevo dibujo de la ciudad latinoamericana. Geolibros, Santiago de Chile.

Borsdorf, Axel (2006) Das Ende der Stadt in Lateinamerika? In: ÖGL Heft 4. Jg. 50.

Bourdieu, Pierre (1983) Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital In: Reinhard Kreckel (Hg.), Soziale Ungleichheiten (Soziale Welt Sonderband 2) Göttingen.

Bourdieu, Pierre (1991) : Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum. In: Wentz, Martin (Hrsg.) : Stadt-Räume. Die Zukunft des Städtischen. Frankfurt a.M.

Brunner, Karl Heinrich (1932) Santiago de Chile, su su estado actual y futuro, Selbstverlag Druckerei »La Tracción«, Santiago de Chile.

Burgess, Ernest W. (1925) The City. Chicago University Press.

Burgess, Ernest W. (1928) Residential Segregation in American Cities in: Annals of the American Academy of Political and Social Science Nr. 14 S 105-115.

Butterworth, Douglas und Chance, John K. (1981) Latin American Urbanization, Cambridge University Press.

Brandstädt, A. (1994) Graphen und Algorithmen, Teubner.

Brücher, W und Mertins, G. (1978) Intraurbane Mobilität unter sozialer Schichten, randstädtische Elendsviertel und sozialer Wohnungsbau in Bogotá/Kolumbien in: Marburger Geographische Schriften Nr. 77 S. 1-130.

Cabrera, Enrique/Díaz, Carlos A./Sanhueza, Ricardo (2006) La congestión en Santiago In: Santiago Dónde estamos y hacia dónde vamos Galetovic, A. (Hg.). Centro de Estudios Públicos, CEP, Santiago de Chile.

Cáceres, Gonzalo und Sabatini, Francisco (Hrg.) (2006) Los Barrios cerrados en Santiago de Chile: Entre la exclusión y la integración social, Instituto de Geografía Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile.

Cámara Chilena de la Construcción (1962) Revista de la Construcción Nr. 6, Santiago de Chile.

Cariola Sutter, Carmen und Sunkel, Osvaldo (1982) La historia económica de Chile 1830 y 1930: Dos ensayos y una bibliografía. Ediciones Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid.

Castaño Rodríguez, Paola (2003) Tres aproximaciones la mestizaje en América Latina colonial in: Historia Crítica Nr.23, La Rioja, Argentinien.

Clark-Ibáñez, Marisol (2007) Inner-City Children in Sharper Focus (S. 167-196), In: Visual Research Methods, herausgegeben von Stanczak, Gregory , Sage, Los Angeles.

COPSA (2007) Infraestructura para un nuevo Chile, Copsa AG. Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública. Santiago de Chile.

Crouchet, Juana (1997) La artillería en la frontera de Chile. Del Flandes Indiano a los fuertes del Bío-Bío. In: Revista de cultura militar Nr. 10 Servicio de publicaciones de la Universidad Complutense, Madrid.

Curtiss, William Eleroy (1888) The Capital of Spanish America, F.A. Praeger, New York.

Dammert, Lucía/Karmy, Rodrigo/ Manzano, Liliana (2004) Ciudadanía, Espacio Público y Temor en Chile. CESC Centro de Estudios en Seguridad Ciudadana. Universidad de Chile. Santiago de Chile.

Daniel, G.R. (1998) Either Black or White: Race Relations in Contemporary Brazil in: Latin America: an Interdisciplinary Approach, Verona-Lacey, G. und López-Arias, J. (Hrg.) Peter Lang, New York.

De Cea Chicano, Joaquín/Fernández Larrañaga, J.Enrique (2002) ESTRAUS: Un modelo momputacional para la solución de problemas de equilibriio oferta-demanda en redes multimodales de transporte urbano con múltiple clases de usuarios. Departamento de Ingeniería de Transporte, Pontificia Universidad Católica de Chile.

De la Cuadra, Fernando (2003) Reestructuración capitalista, Equidad y Consolidación democrática en Chile . In: Polis, Vol 1. Nr. 4.

Denzin, Norman (1970) The Research Act, Aldine, Chicago.

Denzin, Norman (1989) The Research Act (3d Ed- 3. Auflage), Prentice-Hall, Englewood Cliffs.

Denzin, Norman (2005) The Sage Handbook of Qualitative Research. Sage.

De Ramón, Armando (1985) Estudio de una periferia urbana: Santiago de Chile 1850-1900 in: Historia Nr. 20, S. 199-289. Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.

De Ramón (1992) Historia de una sociedad urbana. Mapfre. Madrid.

Diestel, R. (2010) Graphentheorie, Springer.

Drascher, Wahrhold(1927) Im Schatten der Cordillera; Reisen in Chile. Strecker und Schröder Verlag, Stuttgart.

Duncan, Otis D. und Duncan, Beverly (1955) A Methodological Analysis of Segregation Indices in: American Sociological Review Nr. 20. S. 210-217.

Eckardt, Frank (2004) Soziologie der Stadt, Transcript Verlag, Bielefeld.

ECLAC/CEPAL (2010) Statistical Yearbook 2009 , Eclac, Santiago de Chile.

Encina, Francisco (1959) Historia de Chile, 3. Auflage, Editorial Nascimento, Santiago de Chile.

Espinoza, Vicente (1998) Historia social de la acción colectiva urbana: Los pobladores de Santiago 1957-1987 In: Eure Vol. 24 Nr. 72, Santiago de Chile.

Fischer, R. und Serra, P. (2003) Efectos de la privatización de servicios públicos en Chile: Casos sanitario, electricidad y telecomunicaciones In: CEA Centro de Economía Aplicada Nr. 186. Departamento de Ingeniería Industrial, Universidad de Chile.

Fischer, R. und Serra, P. (2007) Efectos de la privatización de servicios públicos en Chile. BID Banco Interamericano de Desarrollo-Interamerikanische Entwicklungsbank.

Flick, Uwe (2007a) Designing qualitative research, Sage.

Flick, Uwe (2007b) Managing quality in qualitative research, Sage.

Foucault, Michel (2008) Die Hauptwerke, Suhrkamp, Frankfurt a. M.

Frank, André Gunnar (1967/2004) Development of Underdevelopment. From Capitalism and Underdevelopment in Latin America in: The Sustainable Urban Development Reader. Routledge.

Frézier, Amadée François (1716)(1982) Relación de viaje por el mar del sur. Biblioteca Ayacucho, Caracas.

Galetovic, Alexander (2006) ¿Qué es Santiago? In: Santiago Dónde estamos y hacia dónde vamos Galetovic, A. (Hg.). Centro de Estudios Públicos, CEP, Santiago de Chile.

Galleguillos Araya Schübelin, Ximena (2007), Möglichkeiten zum Abbau von Segregation in Armenvierteln: die Frage nach der sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit urbaner Ballungsräumen am Beispiel Santiago de Chile, Kieler Geographische Schriften, Kiel.

Garma Navarro, Carlos (1999) La situación legal de las minorías religiosas en México: balance actual, problemas y conflictos in: Alteridades Vol. 9 Nr. 18. UNAM, Mexiko Stadt.

Garma Navarro, Carlos (2007) Diversidad Religiosa y Políticas Públicas en America Latina in: Revista Cultura y Religión, Santiago de Chile.

Gay, Claudio (1854) Atlas de la Historia Física y Política de Chile, E Thunot, Paris.

Gay, Claudio (1862) Historia Física y Política de Chile, Selbstverlegung, Paris.

Gerdau Aza Steel Company (2008) Autopista radial Nororiente une Colina con Vitacura, In: Acero Nr. 32.

Gissi, Nicolás (2004) Segregación espacial mapuche en la ciudad: ¿Negación o revitalización identitaria? In: Revista de Urbanismo Nr. 9. FAU Universidad de Chile, Santiago de Chile.

Glaser, B und Strauss, A. (1967) The Discovery of Grounded Theory; Strategies for Qualitative Research. Aldine, New York.

Góngora Marmolejo, Alonso de (1585?)(1865) Historia de Chile desde su descubrimiento hasta 1575 in: Colección de historiadores de Chile y de documentos relativos a la historia nacional. Vol 2. Imprenta del Ferrocarril. Santiago de Chile.

Góngora del Campo, Mario (1960) Origen de los »inquilinos« en Chile central. Seminarios de Historia Colonial, Universidad de Chile, Santiago de Chile.

Góngora del Campo, Mario (1975) Urban Social Stratification in Colonial Chile, in: The Hispanic American Historical Review, Vol. 55 Nr. 3 S. 421-448

Gormsen, Erdmann (1981) Die Städte in Spanisch-Amerika; Ein zeit-räumliches Entwicklungsmodell der letzten hundert Jahre in: Erdkunde Vol. 35, Nr. 4 S. 290-303.

Graham, Maria (1822/1972) Diario de mi residencia en Chile. Editorial Francisco de Aguirre. Santiago de Chile

Greve, Ernesto (1938) Historia de la Ingeniería en Chile. Imprenta Universitaria. Santiago de Chile.

Griffin, Ernst und Ford, Larry (1980) A Model of Latin American City Structure in: Geographical Review Vol. 70 Nr. 4 S. 397-422.

Gross Fuentes, Patricio (1985) La vivienda social hasta 1950. CA, Revista Oficial del Colegio de Arquitectos de Chile, 41:12-17.

Guarda Geywitz, Gabriel O.S.B. (1953) Historia de Valdivia 1552-1952, Imprenta Cultura, Santiago de Chile.

Guarda Geywitz, Gabriel O.S.B. (1968) La ciudad chilena del siglo XVIII, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.

Guarda Geywitz, Gabriel O.S.B. (1978) Historia Urbana del Reino de Chile, Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile.

Guarda Geywitz, Gabriel O.S.B. (1980) El servicio de las ciudades de Valdivia y Osorno 1770-1820 in: Historia Nr. 15 S. 67-178 , Pontificia Universidad Católica de Chile.

Guarda Geywitz, Gabriel O.S.B. (1990) Flandes Indiano. Las fortificaciones del Reino de Chile 1541-1826. Ediciones de la Pontificia Universidad Católica, Santiago de Chile.

Guarda Geywitz, Gabriel O.S.B. (2009) Cuatro siglos de evolución urbana. Valdivia 1552-1910. Editorial Universidad Austral de Valdivia.

Gurovich, Alberto (1999) Una Ciudad Interminable. La Pintana, In: Revista de Urbanismo. Augabe Dezember 1999.

Gurovich, Alberto (2003) Conjugando los tiempos del verbo idealizar. Los huertos obreros y familiares de La Pintana In: Cuadernos del Cendes, Vol. 20 Nr. 53.

Hamburger, Philip (1953) A Little Lively in: The New Yorker, Ausgabe des 17.04. 1953, New York.

Hansen, Asael (1934) The Ecology of a Latin-American City. In: Race and Cultural Contacts, Reuter, E.B. (Hrg.) New York.

Harvey, David (2000) The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Blackwell.

Häußermann, Hartmut (2004) An den Rändern der Städte. Suhrkamp.

Hawthorn, Harry B. und Hawthorn, Audrey (1948) Stratification in a Latin American City in: Social Forces Vol. 27 Nr. 1. University of North Carolina Press.

Heimann, Ursula (2002) Liberalismus, ethnische Vielfalt und Nation; zum Wandel des Indio-Begriffs in der liberalen Presse in Mexiko 1821-1876. Franz Steiner Verlag, Stuttgart.

Hesberg, Henner von (2005) Römische Baukunst. Beck Verlag, München.

Hiernaux, Daniel (2000) Metrópoli y etnicidad. Los indigenas en el valle de Chalco. El Cologio Mexiquense-FONCA.

Hidalgo Dattwyler, Rodrigo (1999) La vivienda social en Chile: La acción del estado en un siglo de planes y programas in; Scripta Nova Nr. 45.

Hidalgo, R. und Arenas, F. (2003) Vivienda y ciudad para todos. Utopías y realidades de las políticas habitacionales en la segunda mitad del siglo XX. In: Tiempo y espacio Vol. 13.

Hidalgo, Rodrigo (2004) La vivienda social en Santiago de Chile en la segunda mitad del s.XX. . Ediciones Sur. Santiago de Chile.

Hidalgo, R., Borsdorf, A. und Sánchez, R. (2007) Hacia un Nuevo tejido urbano. Los megaproyectos de ciudades valladas en la periferia de Santiago de Chile. In: Ciudad y Territorio. Vol 39 Nr. 151.

Hidalgo Dattwyler, Rodrigo und Borsdorf, Axel (2008 a) New dimensions of social exclusion in Latin America. From gated communities to gated cities, the case of Santiago de Chile in: Land Use Policy Vol. 25 S. 153-160.

Hiernaux, Daniel (2000) Metrópoli y etnicidad. Los indígenas en el valle de Chalco. El colegio Mexiquense-FONCA, Mexiko-Stadt.

Hinojosa, Sergio A (2003) Crecimiento economic y asociación público-privada en el desarrollo de la infraestructura en Chile in: Hacia un Chile Competitivo: Instituciones y Políticas. Muñoz Gomá, Oscar (Hrg.) Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

Hoffman, Kelly und Centeno, Miguel Angel (2003) The Lopsided Continent: Inequality in Latin America in: Annual Review of Sociology Vol.29 S.363-390.

Holst, Jens (2002) Krankenversicherung in Chile. Verlag Hans Jacobs.

Hoyt, Homer (1939) The Structure and Growth of Residential Areas in American Cities. Federal Housing Administration. Washington DC.

Hoyt, Homer (1963) The Residential and Retail Patterns of Leading Latin American Cities in: Land Economics Vol. 39, Nr. 4.

Hyslop, John (1984) The Inka Road System. Academic Press, Orlando.

Huneeus Pérez, Andrés (1954) Historia de las Polémicas de Indias en Chile durante el siglo XVI. 1536-1598, Editorial Jurídica de Chile, Santiago de Chile.

Imilan, Walter (2009) Urban Ethnicity in Santiago de Chile; Mapuche Migration and Urban Space. Dissertation TU Berlin.

Jäger, Johannes (1998) Die Privatisierung des Pensionssystems in Lateinamerika: Ursachen und Folgen des Experiments in Chile. In: SRE-Diskussion 60. Wirtschaftsuniversität Wien.

Jenssen, Andrea (2004) Segregation in Großstädten. Das Problem von Messung und Interpretation in: Stadtforschung und Statistik. Nr.1 S. 19-23.

Jochimsen, Raimut (1966) Theorie der Infrastruktur. Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung. J.C.B. Mohr, Tübingen.

Kast, Miguel (1979) El uso de suelo de las ciudades , In: Auca Nr. 37.

Kern, Stephen (1983) The Culture of Time and Space 1880-1818. Harvard University Press. Cambridge.

Lafond de Lurcy, Gabriel (1833/1911) Viaje a Chile, spanische Übersetzung aus der französischen Fassung von Federico Gana, Imprenta Universitaria, Santiago de Chile.

Lefebvre, Henri (1972) Die Revolution der Städte, List Verlag, München.

Löw, Martina; Steets, Silke und Stotzer, Sergej (2007) Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie, Budrich Verlag, Opladen.

Luque Azcona, Emilio José (2001) Marginalidad urbana y exclusión social en la ciudad barroca americana In: *Barroco Iberoamericano. Territorio, Arte, Espacio y Sociedad*. Sevilla: Ediciones Giralda, Universidad Pablo de Olavide volumen 2, S. 1239-1.246

Mac Ewen, Alison (1994) *Division and Solidarities. Gender, Class and Employment in Latin America*. Routledge.

Maclean, Kennett (2004) *Publicidad Caminera. Aplicación de su Reglamento en las Ciudades*. In: *Revista del Abogado*, Nr. 32.

Marcel, Mario (1997) *Políticas públicas en democracia: El caso de la reforma tributaria de 1990 en Chile*. In: *Colección de Estudios CIEPLAN* Nr. 45. S. 33-83

Martínez Lemoine, René (2007) *Santiago, los planos de la transformación 1894-1929*. In: *Diseño Urbano y Paisaje* Vol. IV, Nr. 10 Santiago de Chile.

Márquez, Francisca und Pérez, Francisca (2008) *Spatial Frontiers and Neo-communitarian Identities in the City. The Case of Santiago de Chile* in: *Urban Studies* Vol. 45.

Massey, Douglas S. und Denton, Nancy (1988) *The Dimension of Residential Segregation* in: *Social Forces* Nr. 67. S. 281-315.

Meuser, Michael und Nagel, Ulrike (2010) *Experteninterviews- wissenssoziologische Voraussetzungen und methodische Durchführung*, In: *Handbuch qualitativer Forschungsmethoden*, Friebertshäuser, B.; Langer, A.; Prengel, A. (Hrsg.) Juventa, München.

McKenzie, D.F. (1999) *Bibliografía y sociología de los textos*. Akal, Madrid.

Medina, José Toribio (1902) *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*. Imprenta Ercilla. Santiago de Chile.

Medina Echavarría, José (2008) *Panorama de la sociología contemporánea*, El Colegio de México, Mexikostadt.

Mellafe, Rolando (1959) *Introducción de la Esclavitud Negra en Chile. Tráfico y Rutas.*, Ediciones Universidad de Chile, Instituto Pedagógico, Santiago de Chile.

Méndez Beltrán, Luz María (2004) La exportación minera en Chile 1800-1840. Un estudio de historia económica y social en la transición de la Colonia a la República. Editorial Universitaria, Santiago de Chile.

Miciukiewicz, Konrad; Moulaert, Frank; Novy, Andreas; Musterd, Sako und Hillier, Jean (2012) Problematising Urban Social Cohesion: A Transdisciplinary Endeavour, In: Urban Studies 49 Juni 2012.

MIDEPLAN (2011) Metodología simplificada de estimación de beneficios por evaluación conjunta de proyectos de vialidad urbana y aguas lluvias, Departamento de Metodologías, División Planificación, Estudios e Inversiones, Ministerio de Planificación. Santiago de Chile.

Mieg, Harald A./Näf, Matthias (2005). Experteninterviews. Institut für Mensch-Umwelt-Systeme (HES), ETH Zürich.

Miralles-Guasch, Carme (2002) Ciudad y Transporte. El binomio imperfecto. Ariel Geografía, Barcelona.

Miranda, Cecilia (1997) Expansión urbana intercensal del Gran Santiago 1875-1992. In: Estadísticas y Economía Nr. 15.

MOP Ministerio de Obras Públicas (2007) Cartera de Proyectos/Project Portfolio 2006-2007. Publisiga. Santiago de Chile.

MOP Ministerio de Obras Públicas (2009) Plan de Infraestructura Vial y de Transporte Público para el Área de Expansión del Gran Santiago, Santiago de Chile.

Morrison, Allen (1992) The Tramways of Chile, Bonde Press, New York.

Moyano, Cristina (2009) El Mapu o la seducción del poder y la juventud. Ediciones Universidad Alberto Hurtado, Santiago de Chile.

Mönckeberg, Maria Olivia (2001) El saqueo de los grupos económicos al Estado chileno. Ediciones B, Santiago de Chile.

Mönckeberg, Maria Olivia (2003) El imperio del Opus Dei en Chile, Ediciones B. Santiago de Chile.

Morales, Eduardo und Rojas, Sergio (1986) Relocalización socio-espacial de la pobreza. Política estatal y presión popular, 1979-1985 In. Arbeitsdokument Nr. 280 FLACSO.

Mora y Araujo, Manuel (2002) La estructura social de la Argentina: Evidencias y conjeturas acerca de la estratificación actual, Serie 59 Políticas Sociales, CEPAL-ECLAC, Santiago de Chile.

Moutoukias, Zacarías (1988) Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Centro Editor de América Latina. Buenos Aires.

Muñoz, H (et.al.) (1977) Migración y desigualdad social en la ciudad de México. El Colegio de México y UNAM.

Muñoz Maluschka, Luis (1934) Estudio sobre un Plan de Vivienda para la ciudad de Santiago, in: Primer Congreso de arquitectura y Urbanismo, Asociación de Arquitectos de Santiago de Chile.

Nazer, R. Und Martínez, R (1996) Historia de la Compañía de Consumidores de Gas de Santiago S.A. Ediciones Universidad Católica de Chile.

Nickel-Gemmeke, Annegret (1991) Staatlicher Wohnbau in Santiago de Chile. Marburger Geographische Schriften, Heft 121.

Núñez, Javier und Risco, Cristina (2004) Movilidad intergeneracional del ingreso en un país en desarrollo: El caso de Chile, In: Documento de Trabajo Nr. 210, Departamento de Economía, Universidad de Chile.

Ochsenius, Carl (1884) Chile, Land und Leute. Das Wissen der Gegenwart, Band 22. Deutsche Universal-Bibliothek für Gebildete, Leipzig.

ODEPLAN/MIDEPLAN (1978) : Informe social. Primer semestre. Oficina de Planificación Nacional heute MIDEPLAN (Planungsministerium Chile)

Oehmichen, Cristina (2001) Espacio Urbano y segregación étnica en la ciudad de México. In: Papeles de Población UNAM Nr. 28 S. 181-197.

Orellana, Arturo (2011) Indicador Calidad de Vida Urbana, Núcleo de Estudios Metropolitanos, Instituto de Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.

Ortiz-Hernández, Luis (2004) La opresión de las minorías sexuales desde la inequidad de género in: Política y Cultura Nr. 22.

Ovalle, Alonso de (1646/1974) Histórica Relación del Reyno de Chile. Editorial Universitaria. Santiago de Chile.

Overholt, William H. (2008) Asia, America and the Transformation of Geopolitics. Cambridge University Press.

Palma, Daniel (2005) La »Revolución de la Chaucha« Santiago de Chile, 16 y 17 de agosto de 1949, in: Alternativa Nr. 21, Santiago de Chile.

Paraskewopoulos, Spiridon (1989) Zur Theorie der Infrastruktur im Realsozialismus (am Beispiel der DDR) in: Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Ostmitteleuropa Studien Nr. 13

Parrochia, Juan (1979) Santiago en el tercer cuarto del siglo XX, Editorial Antártica, Santiago de Chile.

Parrochia, Juan (1980) El transporte metropolitano en Chile, realizaciones de Metro y Vialidad Urbana, Edición del Departamento de Planificación Urbano-Regional, Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile. Santiago de Chile.

Parrochia Beguin, Juan (1996) Seis Planes para Santiago, Editorial Antártica, Santiago de Chile.

Pavez Reyes, María Isabel (2006) Vialidad y Transporte en la Metrópoli de Santiago 1950-1979: Concepto y Estrategia de Ordenación del Territorio en el marco de la

Planificación Urbana y Regional del Estado de Chile (Doktorarbeit) Universidad Politécnica de Madrid. Madrid.

Pavez Reyes, María Isabel (2009) Las Medidas de sustentabilidad en los planes de Santiago 1960-1994: El caso de los corredores de Maipo-Mapocho y Andino Pedemontadno in: Cuadernos de Investigación Urbanística Ci[Ur] Nr. 66, Universidad Politécnica de Madrid. Madrid.

Pavez, Reyes, María Isabel (2011) Una arteria norte sur y el Santiago de Chile non plus ultra; la historia de un largo trayecto. In: Revista de Urbanismo Nr. 24

Peña Otaegui, Carlos (1944) Santiago de siglo en siglo, Editorial Zig Zag. Santiago de Chile.

Pereira Salas, Eugenio (1965) Desenvolvimiento historico-étnico de la población de Chile in: Geografía Económica CORFO S.337-356. Santiago de Chile.

Pérez Oyarzún, Fernando (2005) Las aguas del centenario: Infraestructura y desarrollo urbano en santiago de Chile a comienzos del siglo XX. In: ARQ. Nr. 60.

Pérez, Cristían (2003) Historia del Mir. In: Estudios Públicos CEP, Nr 91.

Petermann, Alexandra (2006) ¿Quién extendió a Santiago? Una breve historia del límite urbano, 1953-1994 In. Santiago Dónde estamos y hacia dónde vamos. Alexander Galetovic (Hg.). Centro de Estudios Públicos CEP, Santiago de Chile.

Pietschmann, Horst (2001) Stadtgeschichte des Kolonialen Iberoamerika in der Historiographie der Nachkriegszeit in: Gründer, Horst und Johanek, Peter (Hrg.) Kolonialstädte; Europäische Enklaven oder Schmelztiegel der Kulturen, Europa-Übersee Band 9, Münster.

Pinochet, Augusto (1968) Geopolítica, Editorial Gabriela Mistral, Santiago de Chile.

Piñera, José (1992) El cascabel al gato. La batalla por la reforma previsional. Zig-Zag. Santiago de Chile.

Pion-Berlin. David (1998) National Security Doctrine, Military Threat Perception, and the »Dirty War« in Argentina in: Comparative Political Studies Nr 21, Sage.

Poduje, Ivan (2006) El globo y el acordeón: planificación urbana en Santiago. 1960-2004 en : Santiago Dónde estamos y hacia dónde vamos, Galetovich, A. (Hg.) CEP, Santiago de Chile.

Polese, Mario (2010) The Wealth and Poverty of Regions: Why Cities Matter. University of Chicago Press.

Politzer, Patricia (1989) Altamirano, Zeta, Buenos Aires.

Pöppig, Eduard (1830/1960) Reise in Chile, Peru und auf dem Amazonenstrome während der Jahre 1826-1829. Carlos Keller (Hrg.) Editorial Zig Zag. Santiago de Chile.

Porzecanski, Roberto (2005) Alliance for Progress or Alianza para el Progreso? A Reassessment of the Latin American Contribution to the Alliance for Progress (Master Thesis) The Fletcher School, Tufts University.

Prem; Hanns J (2008) Geschichte Altamerikas, Oldenbourg Wissenschaftsverlag, München.

Reboratti, Carlos (1999) Ambiente y Sociedad Conceptos y Relaciones, Ariel, Buenos Aires.

Rodríguez Castaño, Paola (2003) Tres aproximaciones al mestizaje en America Latina Colonial in: Historia Crítica Nr. 23 Universidad de la Rioja, Argentinien.

Rojas R., Sergio (1984) Políticas de Erradicación y radicación de campamentos. 1982-1984 Discursos, logros y problemas. Documentos de Trabajo Programa FLACSO-Santiago de Chile Nr. 215, FLACSO.

Romero, Luis Alberto (1984) Urbanización y sectores populares: Santiago de Chile, 1830-1875 in: Eure Nr. 31, Santiago de Chile.

Rondón Palmera, César (2007) Pentecostalismo y minorías religiosas. Aportes a la sociología de la religión in: Revista Colombiana de sociología Nr. 28.

Rosa, Hartmut (2005) Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. Suhrkamp, Frankfurt a. M.

Ross, Agustín (1891) Reseña Histórica del Comercio de Chile durante la Era Colonia. Imprenta Cervantes. Santiago de Chile.

Ruiz Rodríguez, Carlos (2009) El Mapu y la vía al socialismo como construcción democrática. In: Revista Izquierdas, Jahr 3, Nr. 4.

Sabatini, Francisco (2000) Reforma en los mercados de suelo en Santiago, Chile: efecto sobre los precios de la tierra y segregación residencial in : Eure Vol. 26.

Sabatini, Francisco; Cáceres, Gonzalo und Cerda, Jorge (2001) Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción in: Eure Vol. 27.

Sabatini, Francisco (2006) La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. BID Banco Interamericano de Desarrollo.

Salazar, Gabriel (1992) La mujer de »bajo pueblo« en Chile: bosquejo histórico. In : Propositiones Vol. 21. Ediciones Sur. Santiago de Chile.

Samthaber, Ernst (1939) Südamerika. Gesicht, Geist, Geschichte. Goverts Verlag, Hamburg.

Santos, Milton (1996/1998) Por una geografía Nueva. Übersetzung aus dem Portugiesischem von Claudia Tomadoni. Catedra Geografía Humana. Universidad Nacional de Córdoba. Argentinien.

Sanhueza, Julio (et. al.) (2004) Evaluación Teórico-metodológica del trabajo de arqueología histórica en la extensión de la línea 5 del metro de Santiago in: Chungará, Revista de Antropología Chilena. Volumen especial 2004. S. 109-116.

Sarmiento, Domingo Faustino (1887) Mataderos in: Obras Completas, Augusto Belin Sarmiento und Luis Montt (Herausgeber), Santiago de Chile.

Schiappacase, Paulina (2008) Segregación residencial y nichos étnicos de los inmigrantes internacionales en el Área Metropolitana de Santiago, In: Revista Norte Grande Nr. 39.

Schkolnik, Mariana und Teitelboim, Berta (1988) Pobreza y desempleo en poblaciones. La otra cara del modelo neo-liberal. Colección Temas Sociales PET, Santiago de Chile.

Schmid, Georg (1988) Die Spur und die Trasse (Post-) moderne Wegmarken der Geschichtswissenschaft, Böhlau, Wien.

Schreiber, Waltraud (2005) Bilder aus der Vergangenheit, Bilder der Vergangenheit? Neuried.

Schütz, Erhard und Gruber, Eckhard (2000) Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der »Straßen des Führers« 1933-1941. Ch. Links Verlag, Berlin.

Skidmore, Thomas E. (1983) Race and Class in Brazil: Historical Perspectives in: Luso-Brazilian Review Nr. 20 University of Wisconsin.

Silva, Marta Beatriz (2001) La vivienda a patios de origen hispánico y su difusión en Iberoamérica. In: Actas del III Congreso Internacional del Barroco Iberoamericano. Sevilla: Área de Historia del Arte; Universidad Pablo de Olavide, S. 875- 896.

Silva, Patricio (1991) Technocrats and Politics in Chile: From the Chicago Boys to the CIEPLAN Monks In: Journal of Latin American Studies, Vol. 23 Nr. 2.

Silva, Patricio (2006) Los Tecnócratas y la Política en Chile: Pasado y Presente. In: Revista de Ciencia Política, Vol. 26, Nr. 2.

Silva Vargas, Fernando (1962) Tierras y pueblos de indios en el Reino de Chile: Esquema histórico-jurídico in: Estudios del Derecho Chileno Nr. 7 Ediciones de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Simmel, Georg (1992) Philosophie des Geldes in: Georg Simmel Soziologie, Gesamtausgabe in 24 Bänden, Band Nr. 6. Suhrkamp Verlag.

Sieverts, Thomas (1999) Zwischenstadt, Vieweg Verlag.

Smith, Adam (1978) Der Wohlstand der Nationen: eine Untersuchung seiner Natur und seiner Ursachen. Deutscher Taschenbuch-Verlag, München.

Stanczak, Gregory C. (2007) Visual Research Method. Sage.

Steer Davies Gleave - PNUD (2009) Tarificación Vial para la Ciudad de Santiago, Informe Final. Santiago de Chile.

Teich, Mikuláš und Porter, Roy (1996) The Industrial Revolution in National Context. Europe and the USA. Cambridge University Press.

Telles, Edward E. (1992) Residential Segregation by Skin Color in Brazil in: American Sociological Review Vol 57. Nr. 2.

Telles, Edward E. (1995) Race, Class and Space in Brazilian Cities in: International Journal of Urban and Regional Research Vol. 19 S.395-406.

Thayer Ojeda, Luis (1919/1983) Elementos étnicos que han intervenido en la población de Chile. Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile.

Thomson, Ian und Angerstein, Dietrich (2000) Historia del Ferrocarril en Chile . Ediciones Centro de Investigaciones Barros Arana, Santiago de Chile.

Tomadoni, Claudia und Pita, Alexandra (1984) El comercio de esclavos en el espacio cordobés 1588-1640. Diplomarbeit. Facultad de Filosofía y Humanidades, Escuela de Historia. Universidad Nacional de Córdoba. Argentinien.

Torche, Florencia und Wormald, Guillermo (2004) Estratificación y movilidad social en Chile: entre la adscripción y el logro. Eclac/Cepal.

Toro Cepeda, Julio (2009) Experiencia Chilena en Concesiones y Asociaciones Público-Privadas para el desarrollo de infraestructura y la provisión de Servicios Públicos. BID Banco Interamericano de Desarrollo-Interemarikanische Entwicklungsbank.

Universidad de Chile (1958) Seminario del Gran Santiago in: Boletín Informativo Nr. 34, Departamento de Extensión Cultural, Santiago de Chile

Urbina C, María Ximena (2002) Los conventillos de Valparaíso, 1880-1920: Percepción de barrio y viviendas marginales in: Revista de Urbanismo Nr. 5 FAU Universidad de Chile.

Valdivia, Pedro de (1540/1929) Cartas que tratan del Descubrimiento y Conquista de Chile. Edición Facsimilar por José Toribio Medina. Establecimiento Tipográfico de M. Carmona. Sevilla.

Valdivia, Pedro de (1986) Cartas de Relación de la Conquista de Chile, Edición crítica de Mario Ferrecho (Hrg.) Editorial Universitaria. Santiago de Chile

Van Laak, Dirk (1999) Der Begriff »Infrastruktur« und was er vor seiner Erfindung besagte in: Archiv für Begriffsgeschichte Band XLI. Bouvier Verlag, Bonn.

Van Laak, Dirk (2004) Imperiale Infrastruktur. Deutsche Planungen für die Erschließung Afrikas 1880-1960. Ferdinand Schöningh Verlag, Paderborn.

Vergara Estévez, Jorge (2005) El mito de las privatizaciones en Chile. In: Polis Nr. 12.

Vicuña Mackenna, Benjamín (1856) Sobre la moralización de los campesinos in: La Agricultura en Chile, Sociedad Nacional de Agricultura (SNA) Santiago de Chile.

Villablanca, Hernán (1998) Clases y Estratos Sociales en la Hispanoamérica Colonial. Serie de Cuadernos del Departamento de Sociología, Universidad de Chile. Bravo y Allende Editores, Santiago de Chile.

Villalobos, Sergio (1989) Los pehuenches en la vida fronteriza. Ediciones Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.

Villalobos, Sergio (1990) Historia de la Ingeniería en Chile. Hachette. Santiago de Chile.

Virilio, Paul (1980) Geschwindigkeit und Politik. Merve Verlag Berlin.

Weber, Max (1921a) Die Stadt, J.C.B Mohr, Tübingen.

Weber, Max (1921b/1972) Wirtschaft und Gesellschaft, J.C.B. Mohr, Tübingen.

Wehner, Leslie (2000) Benjamín Vicuña Mackena, Génesis de la transformación de Santiago. Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Weinberg, Daniel H. (et.al) (2002) Racial and Ethnic Residential Segregation in the United States: 1980-2000. US Census Bureau.

Weischet, Wolfgang (1970) Chile, seine länderkundliche Individualität und Struktur. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

Whiteford, Andrew Hunter (1964) Two Cities of Latin America: A Comparative Description of Social Classes . Nchor. New York.

Wilhelmy, Herbert (1952) Südamerika im Spiegel seiner Städte. Kommissionsverlag Cram, de Gruyter & Co.. Hamburg.

Wilhelmy, H. und Borsdorf, A. (1984) Die Städte Südamerikas. Teil 1.: Wesen und Wandel. Berlin, Stuttgart.

White, J. Michael (1983) The Mesurement of Spatial Segregation in: The American Journal of Sociology. Vol. 88 Nr. 5 S. 1008-1018.

INTERNET / WWW

AGS Arquitectura de Negocios (2007)

[www.camaraconstruccion.cl/.../Rodrigo%20Aravena_Llanos%20del%20Solar .pdf](http://www.camaraconstruccion.cl/.../Rodrigo%20Aravena_Llanos%20del%20Solar.pdf)

Borsdorf, Axel (2003 b) Hacia la ciudad fragmentad. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. In: Scripta Nova (Elektronische Zeitschrift) Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (2011).

http://bdew.de/internet.nsf/id/DE_20100311_PM_46_Prozent_des_Strompreises_sind_Steuern_und_Abgaben.

[http://www.ub.es/geoescrit/sn/sn-146\(122\).htm](http://www.ub.es/geoescrit/sn/sn-146(122).htm)

Carvacho, Alberto (1996) Plan Regulador Metropolitano de Santiago 1994 In: Best Practices UN Habitat. Dubai Awards.

<http://habitat.aq.upm.es/bpal/onu/bp066.html>

Comisión Nacional de Energía (2011) (Nationalkommission für Energie- Ministerium für Energie)

http://www.cne.cl/cnewww/opencms/02_Noticias/noticia_detalleb4d7.html?noticia=/02_Noticias/10.0.1.1.energia/10.0.1.1.1.electricidad/f_noti_17_05_2011.html

COPSA (2011) Asociacion de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G.

<http://www.copsa.cl/documentos/doc120ca48ae4e.pdf>

Departamento de Ingeniería Industrial U. De Chile-DIRPLAN MOP (2001)

Estudio Análisis y Evaluación del Sistema de Transporte Provincia de Chacabuco.

http://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/Documents/Estudios/Desarrollados/2001/ANAL_EVAL_Sistema_Transporte_Provincia_Chacabuco/resuejecutivo-fin.pdf

DIRECCION DET TRABAJO, MINISTERIO DEL TRABAJO

Sistematiza y actualiza los procedimientos para autorizar y renovar sistemas excepcionales de distribución de los días de trabajo y descansos.

http://www.dt.gob.cl/legislacion/1611/articles-97484_recurso_1.pdf

DIRPLAN MOP (2009)

Plan de Infraestructura Vial y de Transporte público para el área de expansión del Gran Santiago

www.dirplan.clhttp://www.dirplan.cl/centrodedocumentacion/Documents/Planes/Planes_Especiales/2009/Plan_Infraestructura_Vial_y_Transporte_Publico_Area_Expansio_n_Gran_Santiago/Plan_Infra_GranStgo.pdf

Del Piano, Ramón (Interview) (2009) Millonario proyecto agonize por rechazo del ministerio

[http://www.df.cl/cgi-](http://www.df.cl/cgi-bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_df&search_tmp=search.html&search_idx=ALL&search_modo=and&search_resxpag=10&search_maxpag=20&search_form=yes&search_texto=ZODUC)

[bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_df&search_tmp=search.html&search_idx=ALL&search_modo=and&search_resxpag=10&search_maxpag=20&search_form=yes&search_texto=ZODUC](http://www.df.cl/cgi-bin/prontus_search.cgi?search_prontus=prontus_df&search_tmp=search.html&search_idx=ALL&search_modo=and&search_resxpag=10&search_maxpag=20&search_form=yes&search_texto=ZODUC)

http://www.seconstruye.com/webnoticia/asp/entrevista_preview.asp?id=16

Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales-Ministerio de Relaciones Exteriores. Gobierno de Chile.

<http://rc.direcon.cl/>

GOBERNACION DE CHACABUCO (SECRETARIA DE PLANIFICACION REGION METROPOLITANA)

Plan Estratégico Provincial Provincia de Chacabuco (2003)

www.serplacrm.cl/estrategia/doc/chacabuco.pdf

Hidalgo, R./Borsdorf, A./Zunino, H./ Alvarez, L. (2008 b) Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: Precariópolis estatal y Privatópolis Inmobiliaria. Vol. XII Nr. 270.

HIDALGO, Rodrigo, BORSDORF, Axel, ZUNINO, Hugo, ÁLVAREZ, Lily. Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (113). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-113.htm>> [ISSN: 1138-9788]

Herman, Patricio (2009) Parcelas de agrado y expansión urbana.

[www.plataformaurbana.cl/archive/2009/02/25/parcelas-de agrado-y-expansion-urbana/](http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/02/25/parcelas-de-agrado-y-expansion-urbana/)

IDIEM

Instituto de Investigaciones y Ensayos de Materiales

www.idiem.uchile.cl

Iglesias Saldaña, Margarita (2006) La conquista de los espacios y el ordenamiento de los cuerpos en la diferencia sexual y étnica In: Nuevo Mundo Mundos Nuevos (Elektronische Zeitschrift)

<http://nuevomundo.revues.org/index2875.html>

Instituto Nacional de Estadísticas INE-Statistisches Nationalamt
www.ine.cl

Madariaga, Marcelo: Übersetzung des Buches von Allen Morrison :
www.tranviasdechile.cl

MINISTERIO DE EDUCACIÓN

Prueba Simce

<http://www.simce.cl/index.php?id=221&idRegion=13000&idComuna=13117>

MOP REDEVU

Manual de vialidad Urbana

http://www.minvu.cl/opensite_20070404114427.aspx

Pasquel, Enrique (2010) ¿En qué momento se jodió el Sur? Crecimiento económico, derechos de propiedad y regulación del crédito en las colonias británicas y españolas en América.

Latin American and Caribbean Law and Economics Association (ALACDE) Annual Papers, Berkeley Program in Law and Economics, UC Berkeley
<http://www.escholarship.org/uc/item/9wk46322#page-1>

NATO HANDBOOK

<http://www.nato.int/docu/other/de/handbook.pdf>

PORTAL INMOBILIARIO

La Reserva de Chicureo se la juega por la libertad arquitectónica 14.06.2011

<http://www.portalinmobiliario.com/diario/noticia.asp?NoticiaID=16765>

Rosenberg, Andrés (2010) Tarificación Vial en Sanhattan ¿Descongestión o exclusión?

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/08/05/tarificacion-vial-en-sanhattan-%C2%BFdescongestion-o-exclusion/>

UNDP (2011) Human Development Report 2011

http://hdr.undp.org/en/media/HDR_2011_EN_Complete.pdf

SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación.

Mapa interactivo de conflictos sociales.
www.sitiosur.cl

UNIVERSIDAD DE CHILE
<http://www.uchile.cl/portal/presentacion/campus/7987/campus-sur>.

PRESSE- UND RADIOARTIKEL

Zeitung »El Mercurio«, Santiago de Chile 4.01.2007 :
MOP promete mejorar las caleteras; Polémica por alza de peaje en autopistas de Santiago. Von Uziel Gómez.

Zeitung »La Nación«, Santiago de Chile 4.01.2007:
Al rojo polémica por vías alternativas. Von J.M Jaque/A. Valencia.

Zeitschrift »Punto Final« , Santiago de Chile 10.06.2011
Pobladores burlados demandan al Estado

Radio Cooperativa 10.01.2007
Senador Jaime Naranjo llamó a terminar con la discriminación en autopistas.

Zeitung »La Nación« 04.08.2007
Captura de general (R) da golpe de timón a agenda. Von Carolina Miranda.

Zeitung »El Espectador« Bogotá, Kolumbien 23.01.2009
Las carreteras chilenas von Santiago Montenegro

Zeitung »La Tercera«, Santiago de Chile 20.09.2009
Proyecto de ley endurece sanciones por carteles en vías.

Zeitschrift »Semana« Bogotá, Kolumbien 20.02.2010.
Se habla chileno.

ANHÄNGE

A) Protokoll schriftlicher Aufzeichnungen von Interviews

A1 Interview mit Herrn Victor Vera, Geograf der Gemeinde „La Pintana“

A2 Frau Andrea Jiménez (telefonisches Interview)

A3 Frau Evelyn R. (Condominio La Reserva)

B) Tarifbestimmung der Stadtautobahnen von Santiago de Chile

C) Digitaler Anhang

C1) Stummen Karten (jpg. Format)

C2) Schriftliche Kommentare der Teilnehmer des Mapping-Verfahrens (jpg. Format)

C3) Fotos der Teilnehmer (jpg. Format)

C4) Audiodateien (wav. Format)

C5) Videoaufnahmen

ANHANG A1

INTERVIEW EL 1 HERR VICTOR VERA

DATEN ZUM INTERVIEW (EL 1) : DATUM: 11.01.2011 ORT: PLANUNGSAMT DER GEMEINDE LA PINTANA, HERR VICTOR VERA (GEOGRAF).

ENTREVISTA GONZALO OROZ -SEÑOR VICTOR VERA

Datos Preliminares:

El Señor Vera es geógrafo y es el encargado comunal de los archivos digitales de la información planimétrica de la comuna de La Pintana en la secretaría de planificación de la comuna. La entrevista se hizo aprovechando la oportunidad del contacto establecido para la confección de los planos que serían utilizados para los talleres participativos en la sede comunitaria San Alberto del Sector Santo Tomás al nororiente de la comuna de La Pintana.

Transcripción de apuntes escritos.

Oroz: Sr. Vera, en primer lugar quisiera darle las gracias por ayudarnos con los planos.

Pregunta: Sr. Vera puede usted contarnos un poco desde su punto de vista, si es que puede hacerlo desde su posición, acerca del conflicto generado en torno a la construcción de la autopista Acceso Sur?

Respuesta Sr. Vera: Bueno yo al tener un cargo intermedio no soy oficialmente interlocutor válido u oficial de la comuna, pero sí tengo una opinión formada al respecto a pesar de que llevo relativamente poco tiempo aquí trabajando.

Pregunta (complementaria) : Como le mencioné anteriormente los datos extraídos tanto de los talleres participativos, como de entrevistas complementarias serán utilizados con fines científicos para una publicación en Alemania; con los datos vamos a ser sumamente cuidadosos. No van a pasar a la prensa local ni nada parecido.

Respuesta Sr. Vera : Bueno desde un principio me quedó bastante claro, yo tengo muy claro que no me voy a comprometer con lo que voy a decir. Además muchos

funcionarios tienen muy clara la película y para afuera tienen un discurso y adentro tienen otro u otros. Yo como no decido nada, sino que sólo estoy encargado de los planos no me afecta. A mi no me afecta mayormente la situación, pero tampoco me afecta si digo algo, especialmente si esto no se va a saber, ni lo va a saber mi jefe. De todas formas no tengo problema en hablar y contar mi visión.

Pregunta: Y su visión cual sería?

Respuesta Sr. Vera: Bueno el asunto ha sido mal llevado por todos. Por la Muni, por el Serviu por el Mop. Hay mucha desconfianza de parte de los pobladores y el Municipio no se interesa tampoco por ellos, pues no son relevantes para las votaciones. Pero básicamente ha sido un problema muy mal llevado en donde todos desconfían de todos.

Pregunta: Por qué mal llevado?

Respuesta Sr. Vera: Bueno esto tiene una larga historia de desconfianza que parte del tiempo en que trajeron a la gente a La Pintana. A la gente la trajeron de distintas partes de Santiago y en realidad no se sabía muy bien que hacer. Se tenían las casas, las distintas etapas pero faltaban muchas cosas y siempre estuvo la incertidumbre de que es lo que iba a pasar y eso hasta el día de hoy.

Pregunta: Pero es mucho antes de la construcción de la autopista?

Respuesta Sr. Vera: Claro la incertidumbre tiene que ver con lo que iba a pasar con los terrenos que están entre las poblaciones y esa incertidumbre se arrastra desde aquella época. De hecho las mismas empresas que construyeron las poblaciones compraron los terrenos que todavía tienen destino agrícola. El Plan Regulador metropolitano dice claro, y eso no se ha cambiado nunca en estos últimos treinta años, que esos son suelos de reserva agrícola, pero muchos apuestan que tarde o temprano van a terminar siendo suelos urbanos y se va a poder construir ahí. Las mismas empresas que construyeron en la era de Pinochet compraron esos terrenos a precio de huevo y las siguen teniendo por que apuestan a que tarde o temprano le van a cambiar el uso.

Pregunta: Pero esa es una situación de larga data; en qué afecta eso al desarrollo del conflicto en torno a la autopista?

Respuesta Sr. Vera: Bueno lo que pasa, es que, y eso es una visión personal, como la gente vino de otras partes, la trajeron de otras partes sin preguntarles mucho para donde iba la micro es que se ha generado una tremenda desconfianza y se ha

instalado un sentimiento de alerta; de estar alerta con lo que pasa. Después del traslado de la gente vino el terremoto de 1985 y eso ya dañó las viviendas nuevas que habían sido asignadas y eso ya vino a crear desconfianza además eso fue justo en los años más fuertes de protesta contra Pinochet. Después, mucho después vino el asunto de la autopista que comenzó como un rumor y luego vinieron invitaciones a ciertos representantes de los pobladores, pero no hubo contacto con todos.

Pregunta: El esquema de participación ciudadana fue una de las peores cosas, de las cosas que fallaron?

Respuesta Sr. Vera: Bueno yo creo que no se puede hablar de un esquema, por lo menos no de parte de la muni. En la municipalidad se respondió a los requerimientos del gobierno central y como desde el gobierno central se iba filtrando la información. Fue como una cosa de ir diciendo las cosas de a poco, pero yo creo que tampoco a nivel central se tenía muy claro de cuando se iba a empezar a construir la autopista y de cómo se debía informar a la gente.

Pregunta: Fue una especie de estrategia de cuentagotas?

Respuesta Sr. Vera: Sí, a la gente se le fue dando la información de a poco tratando de preparar el terreno y de minimizar los conflictos.

Pregunta: Pero el conflicto no se pudo evitar se tenía una idea del nivel que podía alcanzar el conflicto?

Respuesta Sr. Vera: Yo creo que nunca está claro como de complejo puede llegar a ser un conflicto. En este caso el asunto de la autopista se mezcló con otras cosas y el ambiente se enturbió. Pero lo que sí está claro es que sobre todo para la gente que vive cerca de la autopista es muy difícil separar los conflictos unos de otros; uno puede hacerlo desde una perspectiva de la planificación, puede ver todas las cosas por separado, pero para el poblador la cosa es muy distinta; lo ven como una serie de cosas relacionadas en las cuales ellos llevan todas las de perder. Las viviendas, los conflictos sociales, la delincuencia, la falta de protección y la autopista. Todo se ve como una amenaza. Ellos nos amenazan y nos dañan o se aprovechan de uno y nosotros nos tenemos que defender de esas amenazas.

Pregunta: Pero para negociar o por lo menos para establecer un diálogo con los pobladores hay que separar, o la muni tiene que separar los conflictos y tratarlos uno por uno?

Respuesta Sr. Vera: es que resulta muy difícil, ya que los mismos pobladores tienen un comportamiento errático con respecto a la autoridad o mejor dicho tratan de entenderse con todos para sacar mejor partido. Pero eso es super entendible. Tratan con el MOP y van a reuniones en el MOP, tratan con el SERVIU y van a reuniones con el SERVIU o van a reuniones con todos y con la muni y van a la muni. Y esa dinámica hace también que la cosa se complejice mucho más. No existe un interlocutor válido único y los temas se mezclan todo el tiempo; el asunto de las expropiaciones, de las medidas de mitigación, de cambios a los proyectos. Son muchas cosas.

Pregunta: Pero volvamos al principio de este conflicto, cómo se les informó a los vecinos?

Respuesta Sr. Vera: Bueno ahí yo no sé mucho. Sé que hubo reuniones con los vecinos y se les explico el proyecto y eso se hizo en varias ocasiones. Pero yo personalmente no asistí a esas reuniones y menos a las antiguas. Nosotros tuvimos información general que estaba aquí en la muni.

Pregunta: Pero los vecinos se quejan de que no hubo información suficiente y menos involucramiento de los vecinos, también se quejan de que de un día para otro comenzaron las obras.

Respuesta Sr. Vera: Bueno tengo entendido que las fechas de inicio estaban claras, pero el problema puede haber partido por la manera en que se iniciaron más que en avisar o no avisar. La construcción de los paneles de ruido en calle La Serena fue uno de los grandes detonantes, la gente se sintió encerrada y luego vino la denuncia a Chilevisión y al Canal 13 y entonces ahí empezó realmente la explosión, el inicio de conflicto real. Después de eso fueron armanose las peleas con los vecinos y recién ahí se empezó a negociar con muchos. Pero esa información la conocemos todos. Acerca de las negociaciones ahí yo no me puedo pronunciar ni puedo aportar más información ya que no estoy involucrado en el conflicto.

Pregunta: Me pude dar de todas formas una visión general acerca del conflicto a de su superación?

Respuesta Sr. Vera: Creo que fue un conflicto o mejor dicho un proyecto muy mal manejado por todos. Con todos me refiero a las autoridades más que a los vecinos. Los vecinos hicieron lo posible por defenderse de cambios que les afectaban y que no les traían nada positivo. Pero los ministerios, las empresas constructoras y la muni no lo hicieron bien y lo siguen haciendo mal. Los daños que se causaron al interior de las poblaciones no fueron reparados debidamente y ahora tenemos muchos más puntos de deterioro que antes y que son producto de la construcción de la autopista. Esas cosas debieron ser previstas por la autoridad, debieron coordinarse mejor,

debieron tomar mejores medidas par evitar daños innecesarios, pero se le dio a la "cundidora". Se trataba de terminar las obras lo antes posible y eso se hizo sin tener en cuenta una serie de detalles que estuvieron mal resueltos.

Final: Le agradezco la entrevista.

ANHANG A2

INTERVIEW TEI 2 FRAU ANDREA JIMÉNEZ

Daten zum Interview : Datum 14.02.2011 (Telefonisches Interview).

Entrevistada. Sra. Andrea Jiménez, 30 años, casada sin hijos, funcionaria administrativa en una universidad privada.

P: Hace cuanto tiempo que vive en el condominio?

R: Hace tres años.

P: Dónde vivía antes y por qué decidió cambiarse al condominio?

R: Antes vivía en el sector norte de Recoleta. Nos cambiamos por la seguridad y por lo bonito del entorno.

P: Esos fueron los únicos motivos para el cambio?

R: No, también fueron motivos económicos; como inversión de largo plazo.

P: Me podría explicar más; porque inversión a largo plazo?

R: Bueno, antes vivíamos en una casa con un patio bastante cuidado en un buen sector de Recoleta norte, pero era un poco inseguro y entonces pensamos cambiarnos. Vimos que venirnos para acá iba a ser un buen negocio a largo plazo. Creemos que estos terrenos y este sector tienen mucho potencial para incrementar su plusvalía.

P: En cuanto influyó la presencia de autopistas para la toma de esta decisión?

R: Sí, las autopistas fueron muy importantes; si no hubiera autopistas seguramente hubiéramos buscado otro lugar mejor conectado.

P: Usted privilegia la conexión, el servicio que le da la autopista?

R: Claro. Yo puedo estar un poco más lejos, pero igual me demoro poco en llegar al centro o al mall o al supermercado. Ahora uno no puede prescindir del auto.

P: Es mala la conexión a través de la locomoción colectiva; se lo pregunto en general?

R: Bueno para acá es hartito mala. Hay poca frecuencia. La gente que trabaja en el condominio es del sector y se viene aquí con camionetas de acercamiento del mismo condominio. Pero la locomoción para nosotros no es tema, usamos el auto para ir a todas partes, no se puede de otra manera.

P: Cree que es bueno que se dependa tanto del auto?

R: Es una opción que se toma cuando uno decide vivir en un lugar como este, pero como está la locomoción colectiva actualmente para mí no hay ninguna otra opción.

P: Aparte de viajes cortos a comprar cerca del condominio, a dónde va utilizando autopistas?

R: Bueno voy a veces al centro a hacer trámites que no puedo hacer en Providencia o Vitacura. Pero también voy a otras comunas como Las Condes y Providencia a comprar. Ahí uso la autopista para trasladarme. No existe otra opción.

P: En un día común y corriente, no solo para compras mayores usa las autopistas también?

R: Bueno por mi trabajo en realidad tengo un itinerario fijo; Voy de la casa al trabajo y del trabajo a la casa. Trato de hacer las compras grandes a principio del fin de semana y comprar para dos semanas y algunas cosas para todo el mes. En la semana no me desplazo mucho por la ciudad.

P: Fuera de la conectividad, qué otra cosa le o les movió a cambiarse a este condominio?

R: Hay un tema con la naturaleza. Nosotros no somos de hacer muchos paseos, solo a veces hacemos un paseo por los faldeos, pero sí nos gusta la vista, la amplitud; es algo que antes no teníamos y que ahora apreciamos mucho.

P. Qué otras razones tuvieron para mudarse acá? Aparte de los que ya me mencionó; como la seguridad y la conectividad?

R: Yo creo que esas fueron las principales razones, mejor dicho las más importantes. Primero la inversión como un seguro personal. La inversión en algo tangible, en un bien raíz. Luego la seguridad y la facilidad de conexión.

P. No hay también una cosa de status de por medio?

R: Sí y no. Obviamente que el cambiarse desde recoleta acá hay un cambio de status, pero viene como por defecto. Principalmente era un asunto de la inversión. Era buscar algo con una clara plusvalía en el tiempo y el asunto del status va como añadido.

P: Cuanto incide la vida social en todo esto?

R: Bueno sí. Es una cosa que cambia. Aquí hay menos vida social.

P: Como así? Es por el barrio, existen dificultades para hacer amistades?

R: Sí. Por una parte uno pierde los amigos que tenía y por otro lado aquí uno no hace nuevos amigos. Los terrenos están pegados unos a otros, pero las casas no. Pero igual si las casas estuvieran más cerca uno tampoco se haría más amigo de los vecinos. Cada uno vive en su mundo.

P: Qué pasa con las amistades anteriores?

R: Ahora resulta super complicado juntarse. Como que se complican para venir para acá. Uno también se complica mucho para ir para otros lados, a menos que esté más o menos cerca de la autopista.

P (comentario) Volvemos al asunto de la autopista como factor importante.

R: Sí, super importante. En realidad no lo había pensado así; sí pero claro, uno depende casi 100% de que haya autopista cerca.

P: Qué cambio cree que se van a dar en el futuro mediato o a largo plazo?

R: Una cosa que va a mejorar , por que ya está mejorando , son los servicios. Va a haber más comercio cerca. Pero también creo que con eso va a aumentar la congestión; ya está aumentando mucho.

P: Volviendo nuevamente al tema de los desplazamientos y al uso de las autopistas; hay algún trayecto que realicen, ahora no hacia el centro o hacia otras comunas de Santiago, sino que hacia la periferia o hacia el norte y que sea ahora más fácil con las autopistas o que estén usando más?

R: Sí. Justamente estabamos hablando de eso el otro día. Ahora vamos mucho más seguido a la playa usando las autopistas que van para el área de Maitencillo. Estamos pensando comprar un departamento alla. Antes íbamos más al litoral central, pero desde acá resulta mucho más fácil y cómodo ir a los lugares de veraneo sin tener que pasar por el centro de Santiago que es una lata. Ahora también vamos mucho más a otras comunas de por aquí cerca a almorzar o hacer algún paseo; como que Santiago ya no es opción. Sólo vamos por que a veces no queda otra y si uno además trabaja en Santiago, con menor razón va para allá.

ANHANG A 3

INTERVIEW EI 2. FRAU EVELYN R.

Daten zum Interview: Frau R. (wollte anonym bleiben). Datum 10.02.2011 . Ort: Condominio La Reserva.

Entrevistada: Profesional Ingeniero Agrónomo de la PUC, 44 años, casada 3 hijas. (se mantiene anónima y prefiere no ser grabada para la entrevista).

Pregunta: Hace cuanto tiempo que vive en el condominio?

R: Compramos el terreno hace cinco años pero recién hace dos años que pudimos cambiarnos a la casa nueva, ya que la construcción se demoró mucho más de lo presupuestado.

P: Es decir hace relativamente que viven en Chicureo?

R: No, hace tiempo. Antes vivíamos en una parcela que todavía está en venta, pero no se trataba de un condominio tan bien controlado como este, ni con la vista que tenemos desde nuestro terreno de ahora. Antes teníamos un sitio más grande pero era plano y tampoco le sacábamos mucho provecho. Además el costo de mantención de un jardín grande es cada vez mayor, así que nos decidimos por un sitio de aquí que nos pareció la mejor alternativa precio/tamaño pero también por la ubicación y la conectividad. No estábamos dispuestos por ningún motivo volver a Santiago a vivir a pesar de que con los tacos uno se agota cada día más, pero ya los viajes se hacen por suerte cada vez menos frecuentes.

P. En realidad quería preguntar eso más adelante, el consultar acerca de los motivos que llevan viajar a otras comunas en Santiago. Pero primero quería preguntar por qué se vinieron para acá.

R: Bueno en realidad todo partió por nuestra actividad, nos dedicamos al criadero de animales pequeños para usos industriales. Por eso, hace muchos años ya nos buscamos un sitio que estuviera fuera de Santiago para poder juntar trabajo y casa; en un principio fue complicado pero luego el negocio se fue afianzando y expandiéndose y ya no fue tan sacrificado. En Santiago no hubiéramos obtenido los permisos necesarios, ni hubiéramos contado con un terreno suficientemente grande que hubiésemos podido comprar. Así que empezamos a buscar hacia el sur, pero

finalmente nos vinimos a Chicureo que podía tener más plusvalía en el futuro, ya que muchos conocidos se estaba llendo a vivir para acá.

P: Entonces se trató de una serie de razones que gatillaron la decisión?

R: Sí, pero en parte fue suerte y contactos también, porque la primera parcela la contactamos a través de un amigo que nos hizo el comentario acerca de lo que ofrecían. Estaba dentro de nuestras expectativas y nos decidimos más o menos rápido porque no queríamos gastar mucho tiempo buscando y buscando.

P. En cuanto influyó la construcción de nuevas carreteras en la decisión de mantenerse en el sector?

R: Influyó pero no fue determinante. Se trata más de un alivio y una confirmación. Antes hacíamos igual los viajes a Santiago tragándonos los tacos todos los días. Hay viajes que no podíamos y no podemos dejar de hacer; Básicamente al colegio de las niñitas que esta super lejos, pero el colegio no lo vamos a cambiar a estas alturas. Eso sí las carreteras han sido un tremendo alivio, ya que antes nos teníamos que levantar prácticamente a las cinco de la mañana y tomar desayuno muy temprano para estar a la hora en el colegio. Y luego el viaje de vuelta; era una lata y muchas veces las niñas se dormían en el auto. Ahora todo es más rápido y una no está tan cansada no con la idea de que se le ha ido la mitad del día llevando las niñitas al colegio No te voy a decir que es un agrado porque igual ahora cada vez hay más tacos y estamos volviendo un poco a lo de antes; además con la autopista uno se hace a la idea que siempre tiene que ir más rápido; como que uno se acostumbra a que en la autopista uno puede ir siempre a más de 100 km/h, pero en realidad ya casi no, pero igual es más eficiente que antes con las micros y las filas de camiones.

P: ¿ Han aumentado o han disminuido los viajes a Santiago –eso independiente de los viajes diarios al colegio?

R: En general han disminuido un poco. Ahora trato de hacer lo que más pueda online. Pagar cuentas, incluso consultas vía mail, todo lo que se pueda online para evitar ir a pagar una cuenta a hacer un trámite de más. Ahora también han abierto algunos supermercados y están los malls nuevos que están a medio camino del centro. Ahora ya no es un ir y venir a Vitacura, Las Condes o al centro; es más quedarse por aquí cerca y eso es super bueno porque uno ahorra bencina y mucho tiempo.

P: Se ha ido afirmando la vida de barrio?

R: No puedo hablar de una vida de barrio; uno se encuentra con conocidos en el supermercado que está cerca o en el mall. Pero aquí uno en realidad no tiene vida de barrio. Donde vivíamos antes tampoco en realidad. Uno se saludaba, si es que tenía un poco más de confianza, en la entrada del condominio, pero fuera de eso uno no se veía las caras. A la casa uno invitaba a sus amigos de antes que en lo general vivían en otras comunas. Con los amigos que se han cambiado para acá cerca ahora hay mucho más contacto, uno hace asados juntos. Una vez donde uno y otra vez donde los amigos. Pero aquí en el nuevo condominio no conocemos mucho a nadie. Los vecinos están bien lejos y a lo más nos saludamos con un gesto de mano. Los niños tampoco se juntan con los otros porque son de otras edades, así que por ese lado estamos más o menos como antes.

P: Cree que eso seguirá igual con la paulatina consolidación del barrio o del condominio.

R: Yo creo que la cosa no va a cambiar mucho en bastante tiempo. Ud. Ve como de a poco se han ido construyendo casas en el condominio, pero las distancias son grandes y todos estamos de acuerdo; todos queremos conservar nuestra privacidad, nuestro espacio propio. Si quisiera tener más contacto con alguien me hubiera ido a vivir hace rato a otro barrio, pero ya estamos muy acostumbrados a privilegiar la familia y por motivo de trabajo tampoco me cambiaré por mucho tiempo. Cuando los niños estén más grandes probablemente la cosa pueda cambiar y podamos replantearnos el quedarnos acá o no. Por el momento no.

P: Pero más por la perspectiva propia queía volver a preguntar acerca de su visión del futuro aquí? Como pisesa se irá dando la cosa?

R: Sí, yo creo que se va ir consolidando en general. Aquí vamos a quedar, espero, más o menos como estamos, pero más abajo en los otros condominios que son más densos va a haber más ciudad, más comercio y eso está bien para nosotros. Ahora no tenemos mucho comercio cerca y a veces me carga tener que ir siempre al mall a comprar cualquier cosa chica. No que vaya a aparecer la antigua vida de barrio de santiago centro, ero va a haber más alternativas para comprar y también para comer.

P: Hay algo que eche de menos por vivir aquí?

R: Como te dije antes, algunos servicios para ir de compras. Lo ideal sería tener el colegio cerca, pero es no es posible, ya que hace tiempo nos decidimos por un colegio de colonia y por lo tanto no es esperable que se cambien para acá. De repente hacen una sede en La Dehesa y eso podría ser bueno para nosotros, ya que nos quedaríoa harto más cerca. Pero hasta ahora han sido puras especulaciones, no

creo que no. Y por otros motivos no, en realidad no echo tanto de menos. A algunos amigos, pero eso era así en la otra casa también, así que en realidad no.

P: Volviendo al tema de las decisiones, me contó que en un principio se fueron a Chicureo más por el azar que por otra cosa. Como es en el caso de este nuevo condominio?

R: Teníamos hace bastante tiempo ganas de hacer un cambio, pero cambiar dentro del mismo condominio a otro terreno era más de lo mismo y tampoco teníamos ganas de meternos a ampliar la casa. Resultaba más práctico vender el terreno anterior junto con la casa tal cual estaba y meter esa plata en un nuevo proyecto. Los números cuadraban más y también había ganas de ganar algo más como vistas y sobre todo más seguridad.

P: La seguridad jugó un rol especial entonces para la toma de decisión?

R: Sí, nosotros nunca habíamos tenido problemas serios. Sí habíamos sufrido algunos robos menores, pero es típico en áreas que son semi-rurales. Aunque también era un condominio, el control al acceso no era tan intenso. Pero otros vecinos sufrieron un asalto y eso nos asustó y nos impulsó a ver otra alternativa. Aquí tenemos otro nivel de seguridad y cuando compramos los números calzaban absolutamnete. Y mirándolo a futuro fue una muy buena inversión, porque la apreciación de estos terrenos y del sector en general tiene un potencial mucho mayor que en otro condominio en donde vivíamos. No quiero decir que de alguna manera se fuera a "chacrear" pero creo que a la largo –sin los problemas de seguridad- igual nos hubieramos ido de ahí. Teniendo la alternativa clara y los recursos en el momento no lo pensamos dos veces.

P: Volviendo al tema de viajes y usos de las autopistas; qué otros trayectos hacen fuera de los típicos. Hay algún destino que ahora sea más alcanzable?

R: En realidad hemos percibido bastante el cambio. Ahora es más fácil trasladarse hacia los proveedores de insumos para nuestro negocio. Tenemos por suerte varios proveedores importantes que están por aquí cerca. Pero también hacemos más viajes que no tienen que ver con nuestra actividad económica; viajamos hartito al norte. Como que uno se va desacoplando cada vez más de Santiago; Si no fuera por el colegio creo que ya no iríamos casi nunca.

Anhang B

Tarifbestimmung der Stadtautobahnen von Santiago

Für die sogenannten Hauptstraßen hat man Mitte der 90er Jahre hat man drei Arten von Tarifen festgelegt (Toro Cepeda 2009: 62):

$$T_t = \begin{cases} \text{TBFP}_t \\ \text{TBP}_t \\ \text{TS}_t \end{cases}$$

Mit:

TBFP_t : Maximaler Basistarif in nicht rush-hour-Zeit für die Zeitspanne t in \$ (Pesos) / Km.

TBP_t : Maximaler Basistarif in rush-hour-Zeit für die Zeitspanne t in \$ (Pesos) / Km.

TS_t : Maximaler Tarif in rush-hour-Zeit und mit hoher Verkehrsbelastung (Staugefahr) für die Zeitspanne t in \$ (Pesos) / Km.

Der Tarifvektor (vector tarifario) ist der Tariffaktor, der für jeden Kfz-Typ angewendet wird:

Tabelle Kfz-Typen

Kfz-Typ	Faktor
Motorräder und Motorroller	1,0
Pkws und Pick-Ups	1,0
Pkws und Pick-Ups mit Anhänger	1,0
Busse und LKWs	2,0
LKWs mit Anhänger	3,0

Tariffaktor für den einzelnen Fahrzeugtypen. Quelle: www.concesiones.cl

Am 10. Januar jedes Jahres werden die neuen Mautpreise folgendermaßen festgelegt:

Formel 1

$$T_t = T_{t-1} \cdot (1 + \text{Inflationsrate}_{t-1}) \cdot (1 + RR_{t-1})$$

Mit:

$$T_0 = \begin{cases} 20 \$ / \text{Km} & \text{wenn } T_t = \text{TBF}_t \\ 40 \$ / \text{Km} & \text{wenn } T_t = \text{TBP}_t \\ 60 \$ / \text{Km} & \text{wenn } T_t = \text{TS}_t \end{cases}$$

Wo:

t: Fiskaljahr.

T_t : Ist die Wertberichtigung des Tarifs für das Konzessionsjahr t in Pesos pro gefahrener Kilometer (\$ / Km).

Inflationsrate $_0$ oder (IPC_0): Ist die Änderung der Inflationsrate zwischen dem 1. Januar 1997 und dem 31. Dezember des Jahres vor Inbetriebnahme der ersten freigegebenen Strecke. Der IPC-Index wird monatlich bzw. jährlich vom INE¹ vorgelegt.

IPC_{t-1} : Für t-Werte größer als 1, wird die vom INE veröffentlichte Änderung der Inflationsrate zwischen dem Datum der letzten Wertberichtigung und dem 31. Dezember des Konzessionsjahres t-1.

RR_{t-1} : Ist die maximale reale jährliche Tarifierhöhung, die die Betreiber am 10. Januar jedes Jahres festlegen dürfen; dabei erhält RR_{t-1} folgenden Wert:

$$RR_{t-1} = \begin{cases} 0 & \text{für } t = 1 \\ \text{zwischen 0 und 0,0035} & \text{für } t > 1 \end{cases}$$

¹ INE Instituto Nacional de Estadísticas (Statistisches Nationalinstitut).

Architekt und Stadtplaner
Cranachstraße 11
99423, Weimar
Mobil: 017681187484
Mail: goroz67@gmail.com

Persönliches

Geboren am 24.Mai 1967
in Santiago de Chile
verheiratet

Berufliche Erfahrung

10.2015	Mitarbeiter von Glasbau Hahn GmbH Frankfurt am Main
08.2011	Mitarbeiter der Sprengnetter GmbH Immobilienbewertung. Verantwortlich für den Raum Mittelthüringen.
08.2009	Wissenschaftliche Hilfskraft und Lehrbeauftragter am Institut für Europäische Urbanistik der Bauhaus Universität Weimar.
07.2006	Abteilungsleiter im Ministerium für sozialen Wohnungsbau MINVU/CHILE; verantwortlich für Stadtumbauprojekte in Patagonien, Südkhile.
06.2005	Leiter des Planungsamtes der Gemeinde Lo Barnechea in Santiago de Chile.
08.2004	Projektleiter des Projekts »Krypta Bernardo O'Higgins« beim Architektenbüro U&D, Santiago de Chile.
01.2003	Schätzer und Gutachter der Banken Santander und Bice bei der Immobilienbewertungsfirma Guillermo Matta in Santiago de Chile.
03. 2002	Projektleiter beim Planungsbüro SEREX in Santiago de Chile: Erstellung von Bauleitplänen und städtebaulicher Rahmenplanung für Gemeinden in Südkhile.

03.1995	Studium der Architektur und Stadtplanung.
01.1991	Mitarbeiter der chilenischen Niederlassung der Kindernothilfe e.V.

Akademische Tätigkeit

07.2012	Mitgestalter der Internationalen Konferenz <i>Encuentros Paris 2012</i> an der Universität La Sorbonne; Verantwortlich für die Sektion »Urban Studies and Geography«: www.Encuentros2012.org
10.2011-04. 2012	Mitarbeiter beim Projekt <i>Metropolitan Studies POLIS</i> am Institut für Europäische Urbanistik der Bauhaus Universität Weimar (IfEU), zur Aufstellung eines internationalen Promotionsprogramm in Zusammenarbeit mit sechs weiteren Universitäten im Rahmen eines Erasmus-Mundus Antrages.
WS 2009-2010	Lehrauftrag: <i>Neighbourhood Regeneration; The »Soziale Stadt Projekt« Understanding Different Models of Territorial Public Policy</i> . Lehrangebot für die Master- und Promotionsstudenten des IfEU an der Bauhaus Universität Weimar. (Seminar in deutscher und englischer Sprache).
05.-09. 2009	Erarbeitung des Layouts der Publikation <i>The Ethnically Diverse City</i> ; Dr. Prof. Frank Eckardt (Herausgeber).
08.2008-11.2011	Gestalter verschiedener Studienexkursionen für die Austauschstudenten und Gastprofessoren der Tongji Universität Shanghai / China am IfEU der Bauhaus Universität Weimar.
10.2008-02.2010	Mitglied des Intitutsrates des Instituts für Europäische Urbanistik IfEU an der Bauhaus Universität Weimar (Doktorandenvertreter).
06.2008-10.2008	Setzer der Publikation: <i>Public Istanbul, Spaces and Spheres of the Urban</i> von Dr. Katrin Wildner und Prof. Dr. Frank Eckardt.
03.2001-08.2005	Assistent im Fach <i>Städtebau und Wirtschaft</i> bei Prof. Dr. Fernando Soler an der <i>Pontificia Universidad Católica de Chile</i> .

Studium und Ausbildung

Seit 10.2007	Promotion am Institut für Europäische Urbanistik der Bauhaus Universität Weimar.
03.1995	Studium der Architektur und Stadtplanung an der Pontificia Universidad Católica de Chile.
03.1988	Studium der Sprachwissenschaft an der Pontificia Universidad Católica de Chile PUC.
03. 1978	Gymnasium der Schweizer Schule zu Santiago de Chile.

Weiterbildungskurse

12.09.2010	<i>Verhandeln mit Strategie nach dem win-win Prinzip.</i> Referent: Christoph Posselt HIT (Hochschuldidaktik-Initiative Thüringen).
22.09.2008	<i>Von der Idee zum Projekt; Einwerbung von Drittmitteln für Forschungsprojekte.</i> Referent: Dr. Wolfgang Adamczak (Universität Darmstadt).
17.04-19.04. 2008	<i>Go Academic</i> <i>Qualifizierungsstrategien für junge Wissenschaftlerinnen.</i> Referentin: Dr. Dunja Mohr HIT (Hochschuldidaktik-Initiative Thüringen).

Veröffentlichungen

Kieler Geographische Schriften (2012) Nr. 123:
Verkehrsinfrastruktur und sozio-ökonomische Segregation

Zeitschrift Boletín Latam Urbana (Auflage 2011)
New Motorways and the Impact on Segregation-Patterns.

Zusätzliches

Sprachen:	Muttersprache Spanisch. Deutsch: fließend in Wort und Schrift Englisch: fließend in Wort und Schrift.
EDV	Autocad, InDesign, Freehand, Photoshop. Professioneller Umgang mit MS Office.

Die Wege der Ungleichheit

Eine Studie über die Beziehung zwischen sozial-räumlicher Segregation und
Verkehrsinfrastruktur. Der Fall Santiago de Chile

Dissertation

zur Erlangung des akademischen Grades

Doktor-Ingenieur (Dr.-Ing.)

an der Fakultät Architektur

der

Bauhaus-Universität Weimar

vorgelegt von

Dipl.-Ing. Architekt Gonzalo Oroz

geb. 24.05.1967

in Santiago de Chile

Gutachter:

Prof. Dr. rer. pol. habil. Frank Eckardt

Prof. Dr. phil. Habil. Max Welch Guerra

Prof. Dr. Ing. Uwe Altrock (Uni Kassel)

Tag der Disputation: 8.6.2015